La meccanica viabilità

Mauro Pennacchio

La meccanica viabilità

La ferrovia nella storia del lago d'Iseo e della Vallecamonica

circolo culturale "Guglielmo Ghislandi"

Parte Prima
La lunga preparazione

La nostra storia si divide in due parti. Nella prima si cerca di dipanare le fila di un dibattito estremamente vivace e polemico. Si ha la possibilità di cogliere le strategie di comunità e di personaggi che, spesso, divergevano in maniera sostanziale. Si trattava di divergenze originate da diverse visioni dello sviluppo infrastrutturale e basate su interessi che confliggevano. Questa prima fase assume rilevanza anche per un altro motivo. Nella polifonia costituita da libelli, articoli, deliberazioni e altro ancora, è dato di cogliere una sorta di biografia collettiva. Spesso, infatti, nelle prese di posizione di corpi morali, o di politici ed intellettuali, circolava la stessa preoccupazione. Le scelte e le proposte si radicavano nella visione della storia della Valcamonica e del Lago d'Iseo. Storia intesa quale guida per le scelte future. Storia letta, a volte, con ottiche diverse o divergenti. Da parte di Zanardelli, ad esempio, lo spirito patriottico e veterorisorgementale, che celebrava l'acquisizione della valle al Bresciano, serviva a rivendicare una ferrovia camuna che legasse la valle dell'Oglio al capoluogo, in opposizione alle velleità bergamasche. Ma non mancano annotazioni più minute, ad opera di vari interlocutori, che testimoniano la conoscenza delle condizioni economiche locali e dei bisogni da esse espressi.

Zanardelli, grande interprete della politica liberale, ebbe un ruolo fondamentale nelle vicende ferroviarie locali, come del resto in quelle nazionali. L'assunzione del dicastero dei Lavori Pubblici nel 1876 coincise con il dibattito sulle concessioni ferroviarie. Quello stesso anno il parlamento si occupò anche della ferrovia Parma-Brescia-Iseo. La ferrovia, con la sua valenza modernizzatrice si collocava, nella strategia zanardelliana, accanto all'opera di emarginazione dei *clericali*, nel complesso di un'azione politica tesa a costituire i capisaldi di un'egemonia progressista sulla società bresciana. Ciò apparve in luce meridiana nello scontro che accompagnò la gestazione della Brescia-Iseo. Si ebbe occasione, allora, di verificare la profondità delle divergenze, che si collocavano anche su un piano di radicale dissenso intorno alla visione delle sorti delle nostre contrade. Si tratta di quanto la storiografia locale ha ampiamente messo in luce e che si potrebbe così sintetizzare: i liberali zanardelliani per la ferrovia e i cattolici per il tram.

Allargando lo sguardo alla ferrovia camuna le asprezze politiche, ancorché non scomparse, appaiono molto stemperate. Se lo scontro sulle ipotesi ferroviarie era stato aspro, in particolare attorno alla Brescia-Iseo, è dato di osservare un clima più disteso quando si poneva il problema della viabilità valligiana. I tempi erano indubbiamente evoluti. Talune posizioni filo tranviarie trovavano difficoltà ad accendere gli animi e a predisporre a crociate di sorta. Anzi, in vari momenti si verificheranno convergenze significative tra cattolici e zanardelliani, tanto che un sodale dello Zanardelli ebbe ad esecrare, nel 1897, che i *preti* avessero addirittura invitato a votare per il candidato liberale della Valcamonica, proprio in coincidenza di un importante snodo del dibattito sulla ferrovia camuna. Dava i suoi frutti la lezione pragmatica di Giuseppe Tovini.

1

Il moto ferroviario e la Valle Camonica

La strada ferrata che congiunse Brescia alla Valle Camonica si compose di due linee distinte. Solo nel 1908, con la presa in carico del tronco Brescia Iseo da parte della SNFT, le due linee furono unificate in un solo esercizio. La strada ferrata che giungeva ad Iseo fu completata nel 1885. Molto più travagliata fu la gestazione della ferrovia camuna.

Nel trattare delle due linee non si può prescindere da talune questioni che inevitabilmente coinvolgevano entrambe. Si consideri che fu oggetto di dibattito l'opportunità di costruire, in luogo della Brescia Iseo, la Iseo-Rovato e che alla discussione parteciparono personalità del mondo politico camuno, in particolare Giuseppe Tovini. Il coinvolgimento delle comunità della valle era nell'ordine delle cose. Una linea che si fosse fermata ad Iseo non poteva che rappresentare una condizione temporanea. Sbocco necessario del moto ferroviario locale era il prolungamento della strada ferrata lungo la valle dell'Oglio.

Con il completamento della costruzione e l'entrata in esercizio della linea camuna, la cui inaugurazione si tenne nel giugno 1909, la strada ferrata giungeva a Edolo e si chiudeva un periodo di intenso fervore di dibattiti e di proposte, talora anche aspri. In un volgere di poco meno di quaranta anni si erano confrontati progetti e idee sui modi della costruzione della strada ferrata. Non era mancato chi ne aveva messo in dubbio la stessa utilità. Di là delle articolazioni del dibattito, comune era la convinzione della necessità di predisporre delle infrastrutture che sarebbero state il mezzo con il quale l'ampia valle dell'Oglio sarebbe stata strappata alla condizione di isolamento. Da tale condivisa consapevolezza germinarono nel tempo numerosi progetti.

I comuni, la Deputazione provinciale oltre che vari comitati, animati da personalità del notabilato locale, si mobilitarono allo scopo di intercettare e sfruttare le occasioni di finanziamento offerte dalla legislazione nazionale.

Le valutazioni di coloro che si occuparono della strada ferrata camuna, contenute nella pubblicistica locale e in una notevole mole di opuscoli, ruotavano attorno alle tematiche connesse alla definizione dei futuri assetti territoriali. Questa vasta letteratura era percorsa dalla preoccupazione di *costruire* il territorio, nel senso di prefigurare equilibri e gerarchie prossime venture, attraverso l'organizzazione

della rete infrastrutturale. La realizzazione di una strada ferrata rivierasca, come vedremo, lo sviluppo delle comunicazioni su acqua, addirittura le problematiche connesse all'appartenenza amministrativa alla provincia di Brescia, piuttosto che a quella di Bergamo, il quesito treno o tramvai? si presentavano quali articolazioni di un confronto teso a delineare i capisaldi che avrebbero orientato e diretto la fitta trama delle economie locali. Sintetizzando si può dire che nel confronto, che caratterizzò la lunga fase di incubazione della ferrovia camuna, assunse significato fondamentale il confronto tra la costa orientale e quella occidentale del Sebino, tra Bergamo e Brescia, che ebbe il suo fulcro nel protagonismo dell'importante centro di Lovere.

Negli anni Settanta dell'Ottocento si registrava un vasto movimento d'opinione in Valcamonica, teso alla realizzazione di una solida rete infrastrutturale atta a liberare le potenzialità insite nella società valligiana. Comune era la consapevolezza che ogni ipotesi di dotare il lago d'Iseo di una ferrovia, o di una tramvia, doveva contemplare la prosecuzione lungo la valle dell'Oglio.

In effetti, se si scorrono gli interventi sulla viabilità locale, si constata agevolmente tale dato di fatto. Appare dunque logico, per converso, che il notabilato valligiano e le comunità della Valle Camonica partecipassero con passione al confronto sulle ipotesi di soluzione viabilistica che via via si sviluppavano.

Le motivazioni che spingevano a rinnovare i mezzi di trasporto trovavano il proprio fondamento nella considerazione del valore strategico della via ferrata. La ferrovia, ma anche la tramvia, erano considerate condizioni indispensabili per il decollo economico e industriale di plaghe, come la valle dell'Oglio, dotate di risorse e di potenzialità per forza di cose compresse ed inespresse. Tuttavia, accanto a motivazioni di tale ordine, ve n'erano di meno ideologiche, largamente condivise e attinenti la vita quotidiana delle popolazioni dello specchio del lago e della valle. In altri termini, era largamente avvertito il disagio derivante da una condizione non soddisfacente dei trasporti. In un opuscolo, edito in Brescia nel 1872[1], sono riportate le lamentele dei comuni circa la gestione del servizio postale e la, imbarazzata, risposta della direzione compartimentale delle poste di Brescia.

Il servizio di messaggeria tra Iseo e Darfo, puntualizzavano i ricorrenti, si sarebbe dovuto svolgere, in base al contratto sottoscritto dalla ditta Urgnani, con due vetture ascendenti e due discendenti al giorno, «non già con una vettura nello stato il più deplorevole, vergognosamente lacera, e che molte volte noi abbiamo veduta legata con corde a sostenere il coperto, di nessuna sicurezza e tirata da un

[1] *I voti della Valle Camonica e della riva sinistra del Lago d'Iseo per il più regolato servizio postale*, Brescia, 1872 L'opuscolo contiene la risposta della Regia Direzione Provinciale delle Poste ad una precedente presa di posizione dei comuni interessati, nonché ad alcuni interventi sulla stampa locale, diretta alla Prefettura del capoluogo. Di seguito è riportata la *Risposta a confutazione della premessa nota*, in cui i comuni ribadiscono le loro lamentele e forniscono utili elementi di conoscenza, da cui sono tratte le citazioni.

solo cavallo»[2]. Se il servizio fosse da considerare buono lo si doveva far dire ai «poveri forestieri, che, stipati nella corriera proveniente da Lovere, [dovevano] aspettare, sotto le intemperie a Corna, l'arrivo della rozza dell'Apocalisse, che co' suoi comodi deve rimontare da Iseo[3]».

Anche laddove la seconda carrozza era in funzione, sul tratto Iseo-Sale Marasino, essa spesso «non [era] che un pio desiderio, ed il servizio [veniva] invece disimpegnato [...] da un povero pedone, a cui pare[va] ven[issero] attribuiti tutti i caratteri e tutte le funzioni di un veloce quadrupede e di una veloce vettura a quattro ruote[4]». La corrispondenza proveniente da Darfo, destinata a Sale Marasino, era costretta ad una fermata di ventiquattro ore a Pisogne, prima di essere inoltrata. Lo stesso accadeva alla posta che risaliva la valle.

Vi era anche il capitolo dei disservizi dovuti all'incuria della ditta che deteneva l'appalto. Pacchi da recapitare a Darfo erano fatti proseguire, con i battelli, fino ad Iseo, quindi arrivavano a Brescia e da lì, nei giorni successivi, spediti a destinazione. Spesso, osservavano i rappresentati degli enti locali, era dato constatare «come gli stessi pacchi [fossero] dimenticati nelle taverne [o] come quei pacchi ven[issero] perduti lungo le strade[5]».

Il documento affrontava anche dei temi che potremmo definire strategici per il futuro assetto della viabilità. Oggetto polemico era l'accordo tra la ditta appaltatrice del servizio postale e la società che gestiva la navigazione: si insisteva

> sull'incertezza del servizio, con cui [si riteneva] di aver provveduto coi trasporti del piroscafo della Società di Lovere, che resta[va] molto a dirsi. Molte corse sospese durante il verno [...] sta[va]no a sostenere che quel servizio per noi non regge[va]. Del resto [...] non [erano] che gli accordi stipulati fra l'impresa e la Societa di navigazione a vapore di Lovere, che [...] rend[eva]no impossibile una nuova impresa sulla nostra strada[6]

In precedenza i rimostranti avevano fatto cenno alla ferrovia che, si auspicava, avrebbe servito il lago e la valle. Contestando la validità delle certificazioni, attestanti la regolarità del servizio postale, rilasciate da alcuni comuni, si appuntava l'attenzione su quelle rilasciate da Lovere ed Iseo.

In particolare, a quest'ultimo comune era imputata la sottovalutazione dell'importanza della «grandiosa strada, che riaggregò virtualmente e materialmente la Valle Camonica alla Provincia Bresciana». Si trattava della Vello-Pisogne, edificata per iniziativa di quest'ultimo comune, che ne aveva sopportato i maggiori oneri. Nell'agosto del 1850, allorché terminò la costruzione, la strada rivierasca entrò effettivamente in funzione, venne quindi definitivamente abbandonata l'antica via

[2] IBI, p. 12
[3] IBI, p. 12-13
[4] IBI, p. 13
[5] IBI, p. 14
[6] IBI, p. 15

che portava in Vallecamonica attraverso un percorso che da Marone saliva a Zone e, quindi, scendeva a Pisogne[7]. Questa strada, era l'opinione degli estensori del documento, avrebbe risolto

> il quesito, [...] cotanto agitato, che a preferenza [fosse] eseguito il tronco di ferrovia Coccaglio-Treviglio col prolungamento fino ad Iseo, e ben presto fino ad Edolo, coll'abbandono dell'altro progettato tronco Palazzolo-Treviglio, con un prolungamento a Sarnico, a cui Lovere profonde[va] così animato sostegno per le illusioni che non [aveva] ancora smesse di costituirsi un gran centro amministrativo colla annessione alla propria giurisdizione dell'intera Valle Camonica[8]

Con ciò si entrava nel vivo dell'aspro dibattito sul tracciato della ferrovia che avrebbe toccato Iseo, e la Valle Camonica.

Il contesto in cui si svolse la polemica era dato dall'esigenza di connettersi alla ferrovia Milano-Venezia, vera e propria spina dorsale dei traffici del Nord del paese. Costruita in epoca austriaca, la cosiddetta *Ferdinandea*, aveva dovuto subire una deviazione dal proprio corso naturale e, cedendo alle pressioni di Bergamo, aveva operato uno scarto che l'aveva portata a toccare quella città. In seguito si era giunti alla decisione di ovviare agli inconvenienti di un percorso costretto a seguire uno scarto che rompeva la linearità della via ferrata e creava diseconomie, con la costruzione del tronco Treviglio-Coccaglio. Nel torno d'anni in cui si sviluppava la polemica di cui ci occupiamo, il collegamento, che avrebbe reso più lineare il percorso Milano-Brescia, era consegnato ad un documento che la società delle Ferrovie dell'Alta Italia aveva sottoscritto. Quando la linea avesse raggiunto il prodotto di esercizio di 35.000 lire per chilometro, la società che eserciva il servizio era tenuta a costruire il tratto da Treviglio a Coccaglio. In quest'inizio degli anni Settanta l'impegno preso non era stato onorato dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia. Lo sarebbe stato nel 1878[9].

Era opinione diffusa in provincia di Brescia che la società concessionaria della ferrovia Milano-Venezia, tendesse, in ragione dei minori oneri di cui si sarebbe fatta carico, a privilegiare il tronco esistente che congiungeva Palazzolo a Treviglio,

[7] L'opera, iniziata alla fine degli anni venti del secolo XIX, assumeva grandissima importanza strategica anche per la vicina Valtellina. Non a caso tra gli altri enti locali che si sobbarcarono i costi dell'infrastruttura, le comunità di questa valle diedero un significativo contributo. Si veda V. CALVETTI, *Vecchi e nuovi sistemi di comunicazione*, in L. TREZZI (a cura di), *Per una storia economica della Valle Camonica nei secoli XIX e XX. Attività di base e vie di comunicazione*, pp. 147-150. Il comune di Pisogne spese ben 192 786 lire, su una somma totale di 558 786 lire. Il *Regio erario* investì 74 000 lire, il comune di 8rescia 30 000, i comuni della Valtellina ne investirono 10 000. I comuni della Valle Camonica e della provincia di 8rescia diedero il contributo maggiore che ammontava a 252 000 lire.

[8] *I voti* [...] cit., pp. 11-12.

[9] Si veda, per la puntuale ricostruzione della vicenda, il saggio di G. SPINELLI, *Un caso ferroviario: la correzione del tracciato della Ferdinandea fra Milano e Brescia*, in «Studi 8resciani», a. V n° 15, 1984, pp. 5- 27. Sulla fondamentale importanza della «linea delle città» aveva scritto C. CATTANEO, *Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia,*in *Opere scelte*, vol. I, a cura di D. Castelnuovo Frigessi, Torino, Einaudi, 1972.

evitando un impegno di investimento considerevole necessario per adeguare la linea[10].

In rapporto a queste alternative si prospettarono in sede locale contrastanti ipotesi di strada ferrata. La prima presa di posizione pubblica, tesa a dare sistemazione teorica e motivazioni economiche ad una proposta che circolava da tempo, fu quella di Giovanni Andrea Gregorini, *Industriale* e *Deputato al Parlamento*, proprietario dell'opificio di Castro, nonché azionista della Società di Navigazione con sede a Lovere[11].

Tra le ipotesi in campo l'autore eliminava decisamente la linea Iseo-Brescia. Non si trattava, a suo giudizio, che di un'utopia; come irrealistica era da considerare la linea Gorlago-Lovere. Infatti i costi sarebbero stati proibitivi e, in ogni caso, entrambe le opzioni si sarebbero rivelate insufficienti per «l'abbracciare [...] una sola metà del movimento complessivo commerciale che fa[ceva] capo al Lago»[12].

Le altre due ipotesi realistiche in campo erano la linea Coccaglio-Iseo e la Palazzolo-Sarnico. Quest'ultima era la proposta caldeggiata dall'industriale di Lovere. Il Gregorini cercava di sostanziare la sua opzione con i dati del traffico della navigazione sul lago. I passeggeri che avevano fruito del servizio di navigazione nel periodo 1869-1870 erano stati in costante aumento. In parte diretti a Bergamo ed in parte a Brescia, essi avrebbero usato il mezzo offerto dalla Sarnico-Palazzolo per entrambe le mete. La prossima apertura della strada del Tonale, inoltre, avrebbe incrementato ulteriormente il traffico. Si sarebbe creato un collegamento tra la Valcamonica, la Val di Sole, di Non e la Svizzera italiana. Ciò avrebbe determinato l'attrazione in valle e sul Sebino dei flussi migratori da quei luoghi che, in assenza dello sbocco offerto dalla strada ferrata, percorrevano la via, più lunga, della linea ferroviaria Bolzano-Verona[13].

Il Gregorini riteneva che anche il trasporto delle merci sarebbe stato incentivato. Sui battelli si trasportavano annualmente 46.000 quintali di ghisa diretta a Bergamo, Lecco, Milano, Torino, Genova e Brescia, in quest'ultima città se ne conduceva poco meno della quarta parte del totale. Dei 4.000 quintali di acciaio, i 2/3 si esportavano a Milano e Torino, il rimanente a Brescia[14]. La ferrovia Sarnico-

[10] Il 4 gennaio 1873 il Consiglio Provinciale, su sollecitazione del consigliere Giuseppe Guerzoni prendeva posizione «sulle pratiche per la costruzione della Ferrovia Coccaglio-Treviglio». L'interpellante esponeva sinteticamente lo stato della questione. La Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia si era impegnata alla costruzione del «tronco quando in seguito lo sviluppo del commercio lo richiedesse». In seguito l'obbligo fu reso meno generico, con la convenzione del 30 giugno 1864, che prevedeva l'obbligo della costruzione «quando il reddito chilometrico della linea avesse raggiunte le L. 35 000». Ciò si era verificato da alcuni anni e allo stato attuale il reddito della ferrovia Milano-Venezia era di 44 000 lire. Tuttavia nulla era accaduto.

[11] GIO ANDREA GREGORINI, *Considerazioni e dati statistici sopra un tronco di ferrovia che congiunga il lago d'Iseo, vallate e paesi circostanti colla grande ferrovia italiana*, Milano, Tipografia Lamperti, 1872.

[12] IBI, p. 5

[13] IBI, pp. 6-7

[14] IBI, p. 7

Palazzolo, rendendo più facili le comunicazioni, avrebbe convogliato i traffici della Svizzera, «pel cantone Grigioni ed il Tirolo Italiano ed anche Tedesco [che avrebbero] approfitt[ato] di questa via, che mette al centro della pianura lombarda[15]».

L'autore sosteneva che «la produzione di ghisa e del ferro foggiato» avrebbe subito un incremento in ragione della diminuzione dei costi di produzione, in particolare per il calo dei costi di trasporto del «carbon coch». L'aumentata produzione di ghisa avrebbe indotto i conduttori delle miniere ad incrementare l'innovazione. Si sarebbe strutturato un circolo virtuoso che non avrebbe mancato di incentivare anche la produzione di acciaio e di *ferro foggiato*, grazie all'uso della torba, del carbon fossile importato e delle ligniti del Veneto e della Toscana, fruibili grazie ai trasporti più efficienti ed economici[16].

Dopo aver analizzato i dati relativi alle importazioni, l'autore concludeva affermando che la linea Palazzolo-Sarnico era da considerare la scelta migliore. Era più breve, poteva usufruire della connessione con i trasporti lacustri, notoriamente i più economici. Si doveva considerare inoltre la *tenuità* dei costi. L'economicità dalla proposta del Gregorini era accentuata dal fatto che la linea Palazzolo-Coccaglio era già esistente, non creando con ciò problemi per la connessione con la rete nazionale[17].

Una volta costruita la Sarnico-Palazzolo, si sarebbe manifestata «quasi la necessità della costruzione di una ferrovia economica, che distaccandosi dal lago, percorr[esse] la Valle Camonica fino a Edolo[18]». Con ciò si mostrava l'ambizione della proposta dell'industriale di Lovere. Sulla Sarnico-Palazzolo sarebbe confluito il traffico di passeggeri e merci della Valcamonica. L'opzione proposta si poneva, sul piano strategico, quale soluzione dei problemi della viabilità sebina, di entrambe le sponde, e camuna.

Giovanni Andrea Gregorini diede voce, in quell'occasione, ad istanze largamente condivise dai comuni della sponda occidentale del lago, in particolare di Lovere.

L'ipotesi di un tratto ferroviario che unisse Iseo a Coccaglio, e quindi a Treviglio, respinta dai partigiani della Sarnico-Palazzolo, era invece ben ferma nelle intenzioni dei comuni di Iseo e, in seguito, di Rovato. Il 25 marzo 1872[19] si era costituito il comitato per la promozione del tratto ferroviario Iseo-Coccaglio. Anche in questo caso giungevano a maturazione tendenze che da tempo si agitavano nella società locale. Quest'ultima ipotesi si basava sulla prospettiva della costruzione del

[15] IBI, p. 8.
[16] IBI, p. 9.
[17] IBI, p. 12.
[18] IBI, p. 14.
[19] È difficile sfuggire all'impressione che la formazione del comitato per la Iseo-Coccaglio sia stato determinato dalla pubblica presa di posizione del Gregorini. L'opuscolo infatti reca in calce la data del 26 febbraio 1872, un mese prima della costituzione del comitato.

tratto diretto Treviglio-Coccaglio, di cui s'è detto. Si sarebbe in tal modo connesso il territorio del lago e della valle con la principale arteria ferroviaria del nord Italia[20].

La linea Iseo-Coccaglio fu la scelta cui aderirono i comuni di Iseo e, in seguito, di Rovato. Si trattava di un'ipotesi cara al ceto politico locale e alle popolazioni di Iseo e della Franciacorta. Gabriele Rosa ne scriveva nel 1881, allorché si era affermata la prospettiva della Iseo-Brescia; ne sosteneva la razionalità. Egli insisteva nel proporre una diversa prospettiva per la viabilità locale, alternativa alla ferrovia che unisse Iseo con il capoluogo della provincia. Il Rosa prendeva in considerazione gli scambi della Vallecamonica, oltre che delle valli di Scalve e di Sole. Si importavano i 4/5 del vino consumato dalle popolazioni della valle «e tutto l'Oglio che consuma[va]no, e i coloniali, i tessuti, le chincaglierie, le carte e molte frutta». Le esportazioni consistevano in «castagne, ghisa, ferro in verghe e lavorato, gesso, macine, pietre, fieno, legnami da costruzione, sete, bestiami, burro e cacio». A Chiari andavano gran parte delle castagne. Ferro, ghisa e sete percorrevano preferibilmente la via per Milano, Torino e Genova, «donde ven[iva]no coloniali e tessuti». Inoltre, «la massima parte del bestiame uscente periodicamente a svernare [si dirigeva] ai pascoli del Circondario di Chiari», circondario che era definito «il granaio della Valle». Brescia attirava principalmente passeggeri provenienti dalla Valle Camonica, ciò perché esistevano legami politico-amministrativi dipendenti dall'aggregazione al capoluogo avvenuta nel 1859. Dalla città giungevano salumi, chincaglierie, oli e vino. La valle vi esportava «la massima parte delle macine, del gesso, del burro, del cacio, del bestiame da macello ed una parte delle castagne».

Gabriele Rosa faceva discendere da queste constatazioni la conclusione che il collegamento con Brescia si sarebbe potuto garantire con una guidovia, mentre si trattava di assecondare la caratteristica dei traffici e di prevedere una ferrovia economica che congiungesse Iseo, e la valle, con Rovato e Coccaglio.

> La corrente verso Rovato si [poteva dire] del commercio grosso, che muove[va] poche persone, quella verso Brescia [era] corrente più minuta con moto giornaliero d'assai più gente attirate dalla città [...] da antiche consuetudini, da bisogno e doveri amministrativi, giudiziari, politici, ed economici». [Quindi, per il collegamento a Rovato sarebbe servita la ferrovia economica e, per Brescia,] una guidovia a trazione meccanica sulla via provinciale attuale [...] che si spingesse sino dentro la città a surrogare economicamente gli omnibus attuali. [Quando si pensò alla ferrovia Brescia Iseo] ignoravansi i servigi a brevi distanze dei trams e delle ferrovie economiche, onde si commise l'errore economico della ferrovia Paratico-Palazzolo [21]

L'autore aggiungeva delle considerazioni critiche sulla ferrovia Iseo-Brescia, a dimostrazione della perdurante opposizione a questa ipotesi anche da parte di coloro

[20] Si veda G. VITALI, *La ferrovia puntiglio*, in «Quaderni camuni», 34, 1986, (pp. 83-148).
[21] G. ROSA, *Le vie commerciali della Valcamonica*, in «La Vallecamonica», 1 e 8 gennaio 1881.

che, in loco, erano più vicini all'ambiente zanardelliano. La ferrovia Iseo-Brescia sviluppandosi per 20 chilometri, avrebbe condotto alla località Mandolossa,

> ad un chilometro dal centro della città, male [avrebbe servito] e pel grosso e pel minuto commercio della Val Camonica [per cui anche se si fosse realizzata,] le popolazioni a ragione [avrebbero insistito] perché sulle attuali vie provinciali Iseo Rovato ed Iseo Brescia [fossero] applicate le guide onde esercitarle coi trams economicamente[22].

Lo stesso giornale, nel numero successivo, ospitava il contributo di Amadio Rigali, che ribadiva analoghe valutazioni[23].

Gli interventi di cui ci siamo occupati riprendevano le argomentazioni contenute in opuscoli e documenti ufficiali, elaborati dalle amministrazioni locali di Iseo e di Rovato, oltre che da molti comuni del Sebino e della Valcamonica. Si trattava di prese di posizione che testimoniano di una persistente resistenza all'ipotesi di un collegamento ferroviario tra il lago e la città. Resistenza alimentata dalla convinzione che le economie locali sarebbero state soffocate dalla mancanza di infrastrutture che le collegassero con l'area più sviluppata d'Italia. Con ciò, si temeva di vedere tramontata la primazìa commerciale di Iseo.

Nello stesso tempo non è chi non veda che la proposta di una ferrovia Iseo-Coccaglio si era venuta progressivamente spogliando di possibilità concrete d'attuazione. In linea generale si può dire che tre erano i fattori di tale declino.

Innanzitutto l'iniziativa del comune di Brescia, che pure in un primo tempo sembrava accettare la proposta di collegamento con la *Ferdinandea* a Coccaglio, per la Brescia-Iseo, nella riunione convocata presso quel municipio il 10 agosto 1872.

Secondariamente, si deve considerare l'abbandono dell'ipotesi Iseo-Coccaglio da parte dei comuni della valle, verificatosi lo stesso anno. Giuseppe Tovini abbracciò l'ipotesi della tratta ferroviaria Brescia-Iseo, segnando in tal modo il distacco delle numerose comunità della Valcamonica e della maggioranza del notabilato, dal comitato che propugnava la Iseo-Coccaglio.

[22] IBIDEM

[23] *Ferrovia a sistema ordinario linea da preferirsi. Iseo-Rovato o Iseo-Brescia?* in «La Vallecamonica», 1, 15 gennaio 1881. L'autore, che era stato componente della commissione per la ferrovia Iseo Coccaglio, riprendeva le argomentazioni di Gabriele Rosa. Il Rigali sottolineava la necessità di collegare la Vallecamonica alla «arteria principale dell'Alta Italia, col braccio Iseo-Rovato, anziche coll'altro ideato posteriormente Iseo-Brescia, tanto più dopo l'attuazione del tronco Rovato-Treviglio-Milano». La Brescia-Iseo era «preferita dal piccolo commercio della Valle, rinforzato anche dal voto dei privati aventi possidenza, relazioni ed interessi particolari e di foro con Brescia». Per contro «il commercio all'ingrosso della Valle» si sarebbe rivolto a Rovato. L'auspicata tratta Iseo-Coccaglio avrebbe promosso gli interessi della parte occidentale della provincia, «più ferace e produttiva della parte orientale».
In tal modo, quando si sarebbe costruita la Pisogne-Edolo, le merci della valle potranno avrebbero preso quella via, anziche rivolgersi alla Paratico-Palazzolo. Utilizzando lo snodo di Iseo «noi avressimo (sic) uno scalo che servirebbe a dirigere senza viziosità i passeggieri e le nostre merci, tanto sulle linee occidentali di Milano, Genova, Torino, che su quelle di mezzogiorno per Cremona, Mantova, Piacenza, quanto nella direzione orientale per Brescia, Verona, Venezia».

In seguito si verificò la progressiva perdita di forza politica di quell'ipotesi ferroviaria. Ciò pare testimoniato da taluni fatti. Il 27 settembre del 1872 Gabriele Rosa si dimise dalla commissione per la linea Treviglio-Coccaglio, l'auspicata tratta ferroviaria che avrebbe resa più spedita la Ferdinandea, presentendo l'intensificarsi delle manovre per la Sarnico-Palazzolo e per la Brescia-Iseo. Nello stesso anno il comune di Iseo organizzò un referendum, il 15 dicembre. Ovviamente l'esito fu a favore della Iseo-Coccaglio, ma l'episodio si rivelò un atto di mera testimonianza, senza conseguenze. Tale può essere la valutazione anche della protesta dei «negozianti ed industriali di Iseo, allarmati per la Sarnico-Palazzolo», timorosi di una traslazione da Iseo a Sarnico della «chiave del lago[24]».

Infine, l'evento che batté in breccia, con l'evidenza dei fatti, le speranze di Iseo e di Rovato, fu la costruzione della Paratico-Palazzolo, come si è visto, tenacemente voluta da Giovanni Andrea Gregorini. Il tratto ferroviario fu inaugurato il 31 agosto 1876.

Tuttavia, pur a fronte del verificarsi di una eventualità esplicitamente paventata, l'opposizione alla quale unificava tutti sulla costa bresciana ed in Valle Camonica, non si smorzarono i tentativi per la costruzione della linea Iseo-Rovato-Coccaglio. Varie iniziative e prese di posizione di personalità e dei comuni maggiormente interessati[25] si succedettero negli anni seguenti, tanto da suscitare la reazione indispettita di Zanardelli, il quale, nel febbraio del 1887, affermò di «non capire perché si [continuasse] a considerare Chiari e non Brescia obiettivo della Valcamonica»[26].

La lunga gestazione della ferrovia camuna prese dunque le mosse dalla *vexata quaestio* del percorso, che si sarebbe sviluppato da Iseo e avrebbe liberato la valle dall'antica oppressione, entro i limiti angusti di una economia che si pensava bloccata dalla mancanza di una moderna *meccanica viabilità*.

Mostrò di aver ben presente la cosa Giuseppe Tovini. Egli prese posizione e contribuì a rompere il fronte tra Iseo, schierato con Rovato e Chiari, e la Valcamonica. Egli, in un articolo pubblicato su «La sentinella bresciana», nell'ottobre 1872[27], plaudiva all'iniziativa della giunta municipale di Brescia. Nei mesi precedenti

[24] G. VITALI, *La ferrovia puntiglio [...]* cit, pp. 125-131. L'autore ricorda anche la presa di posizione della Giunta del comune di Iseo a favore della Treviglio-Coccaglio, e della Iseo-Coccaglio, con l'invio di una lettera ai parlamentari bresciani.

[25] IBI, p. 132. Il 22 agosto 1878 il sindaco di Iseo inviò una lettera all'on. Barattieri, domandando sostegno per il progetto Iseo-Coccaglio. La risposta non concesse nulla al primo cittadino del comune lacustre. La priorità era costituita dalla Brescia-Iseo quale prosecuzione della Parma-Brescia definita «militarmente importantissima». Peraltro, la ormai realizzata Sarnico-Palazzolo rendeva superflua la linea caldeggiata dalla cittadina sebina.

[26] IBIDEM

[27] UN VALLIGIANO (G. TOVINI), *Ferrovia Iseo-Brescia*, «La sentinella bresciana», 17 ottobre 1872, riportato in appendice a M. TACCOLINI, *Sviluppo infrastrutturale ed economia montana: le iniziative per la realizzazione della ferrovia in Vallecamonica e il contributo di Giuseppe Tovini (1872-1896)*, in «Bollettino dell'Archivio per la storia del movimento cattolico in Italia», pp. 340-389. L'articolo è riportato alle pagine 377-385

la municipalità si era fatta promotrice della proposta, approvata dai rappresentanti dei comuni interessati, della costruzione del tronco Brescia-Iseo. Nell'articolo di Tovini apparivano alcune posizioni non equivoche, che possiamo così sintetizzare:

- La Valcamonica aveva necessità di una ferrovia. Per tale motivo, «come la giunta municipale di Brescia si fece promotrice della costruzione della linea Brescia-Iseo, così la Valle Camonica [avrebbe dovuto] farsi promotrice della prolungazione della medesima oltre Iseo, lungo la riviera del lago ed attraverso della valle possibilmente fino a Edolo».
- Tale ferrovia doveva essere a scartamento ridotto
- L'opzione a favore dello scartamento ridotto non era in alcun modo frutto di pregiudizio politico e/o ideologico.

Tovini giustificava tale scelta in base a considerazioni di ordine economico e tecnico. Il costo della ferrovia economica, innanzitutto: «supposto [...] che la economia delle ferrovie a binario ridotto, si riducesse anche al solo 1/3 della spesa delle ferrovie ordinarie, non sarebbe forse un risparmio sufficiente per adottarle?». La ferrovia a scartamento ridotto si sarebbe, inoltre, ben collocata in rapporto alla peculiarità dei siti montani; infatti, era «una specialità di queste ferrovie di rendersi attuabili nelle vallate». In particolare si sarebbero potute superare anche pendenze notevoli[28].

Il politico camuno affermava la propria fiducia nelle potenzialità delle ferrovie. Fiducia che, come avremo occasione di osservare, non rappresentava certamente l'opinione prevalente nel milieu cattolico bresciano.

> Le strade ferrate [erano] quasi indispensabili come le strade ordinarie. E per persuadersene basta[va] dare uno sguardo a tutte le nazioni incivilite. Ivi le reti ferroviarie [erano] estesissime, i governi fa[ceva]no ingenti sacrifici per la loro costruzione, e cresc[eva] sempre più le domande di concessione per costruzione di reti ferroviarie[29].

Come la costruzione delle strade ebbe a favorire i commerci camuni e con esse furono «introdotti varii opifici ed ora solo nel trasporto dei viaggiatori non basta[va]no quattro diligenze al giorno», anche la strada ferrata avrebbe dispiegato i suoi benefici effetti. La ferrovia si qualificava, pertanto, quale mezzo atto ad innescare lo sviluppo economico. Accanto alla maggiore sicurezza e comodità dei viaggiatori, essa avrebbe finalmente incrementato la ricchezza prodotta in loco e il benessere delle popolazioni; i viaggiatori avrebbero goduto di alcune comodità.

[28] IBI, p. 380 «In quanto alla facilità di superare curve più scolpite, la ragione è evidente, i vagoni delle ferrovie a sistema ridotto sono più corti di quelli delle ferrovie a sistema ordinario, per cui diminuendo la distanza tra le ruote davanti e quelle di dietro, diminuisce anche la resistenza delle ruote contro le rotaie, e così si possono fare delle curve con raggio assai più piccolo, senza che i vagoni escano dal binario».
[29] IBI, p. 378

Giuseppe Tovini interpretava, in tal modo, le speranze di gran parte di coloro che vivevano tra lago e valle.

La costruzione della strada ferrata si sarebbe rivelata un'operazione redditizia. Un investimento produttivo. Ciò in ragione del fatto che non sarebbero mancati i passeggeri, il trasporto dei quali sarebbe stato favorito dal fatto che la popolazione valligiana, composta da 54.000 abitanti, viveva in piccoli centri che, tuttavia erano raggruppati, «Per es. intorno a Breno nel perimetro di circa quattro chilometri si po[teva]no contare circa 12 mila abitanti[30]». Si doveva inoltre considerare che in Valcamonica transitavano molti tirolesi e che essi sarebbero aumentati dopo l'apertura della strada del Tonale. Del resto le diligenze, che quotidianamente servivano la valle, spesso si rivelavano insufficienti rispetto alla domanda.

Anche il trasporto merci ne avrebbe ricavato giovamento. In particolare il settore che ruotava intorno all'estrazione e alla lavorazione del ferro, la cui industria «costitui[va] uno dei rami più importanti d'esportazione». Si doveva considerare anche «il bestiame, [i] legnami d'opera, i vimini, i pali da vite, le castagne, le patate, ed i bozzoli». Riferendosi ai

> dati raccolti dall'onorevole nostro deputato Sigismondi, sulle condizioni dell'agricoltura del circondario di Breno, ( ) nella valle vi [erano] 43734,25 ettari di terreno coltivato a bosco e 38887,02 a pascolo, il che dimostra[va] quanta [fosse] la potenza produttiva dei legnami d'opera e del bestiame. Si produc[eva]no 32 mila ettolitri di castagne, 250 miriagrammi di patate, 5.500 miriagrammi di bozzoli e 10 mila miriagrammi di vimini. Forni[va] 20 mila capi di bestiame bovino, oltre 2 mila capi di cavalli, asini e muli, e 34 mila e 500 capi ovini e caprini, e 3275 suini. Del bestiame poi se ne asporta[va]no 2/3 circa otto mila capre all'anno[31].

Per contro si importavano granaglie per più di 80.000 ettolitri annui, oltre che «vino, uva, coloniali, stoffe, tele ed altri generi diversi». Il commercio sarebbe stato quindi alimentato. Tovini prevedeva che il volume dei traffici di merci, una volta costruita la ferrovia, sarebbe raddoppiato o triplicato. I dati sulla redditività di linee analoghe a quella che sarebbe stata la strada ferrata camuna erano, infatti, incoraggianti[32]. La Valcamonica doveva

> aderire alla costruzione di quel tronco [Brescia-Iseo] a preferenza del tronco Iseo-Coccaglio fosse anche a binario normale, [...] la valle [avrebbe potuto] avere assai maggiore interesse nella prosecuzione di una via direttamente fino a Brescia, poiché [era] qui dove [...] esercita[va] quasi tutto il suo commercio, e dove [era] legata dalle più antiche tradizioni, e da mille relazioni ed affari[33].

[30] IBI, p. 383
[31] IBI, P. 383-384
[32] IBI, p. 384 "...la ferrovia en canal du Berry dà il 15 per cento, quella de Portacodac a Festuniong dà il 7,10 per cento, quella di Grundsett a Hamar dà il 4,50 per cento".
[33] IBIDEM.

Con ciò il Tovini liquidava l'ipotesi Iseo-Coccaglio, cui aveva dato, in precedenza, il proprio apporto. Egli riteneva che la caratteristica di questa consistesse nel presupporre uno sviluppo futuro, un flusso di scambi da costruire[34]. Agli occhi del politico camuno ben più salde motivazioni legavano il lago e la Valcamonica a Brescia. Non si sfugge all'impressione di una sostanziale debolezza dell'argomentazione. Tuttavia importa sottolineare che si erano saldate delle alleanze tra Brescia e le espressioni più avvertite della Valcamonica, avverse ad ipotesi ferroviarie diverse dalla Iseo-Brescia.

A conferma del fatto che la presa di posizione di Giuseppe Tovini costituiva la manifestazione di un mutamento strategico, il sindaco di Breno, intervenendo nel dibattito svoltosi nel corso della seduta del Consiglio comunale di Brescia il 10 settembre 1873, aperto anche ad altri enti locali, rispondeva polemicamente al primo cittadino di Iseo che aveva proposto che la congiunzione della linea di collegamento con la Milano-Venezia avvenisse a Rovato, anziché presso la località Mandolossa, distante quattro chilometri dalla stazione di Brescia. Egli affermava che la proposta non era opportuna, nel momento in cui era stata data la concessione per il tratto ferroviario Sarnico-Palazzolo[35]. Inoltre, a nome della «Commissione Ferroviaria di valle Camonica», dava l'assenso alla sola ipotesi di strada ferrata Brescia-Iseo. Aggiungeva l'auspicio che si scegliesse il sistema a scartamento ridotto, cosa che avrebbe facilitato la prosecuzione in valle del collegamento ferroviario[36].

La municipalità di Iseo, come s'è visto, non accettava la soluzione che si andava profilando. Quella municipalità discusse del tema ferroviario il 13 settembre 1874[37]. Emerse, anche in quell'occasione, un filone polemico che avrà lunga vita nel contesto delle comunità lacustri e di Vallecamonica. Si stigmatizzava l'azione della Deputazione provinciale e del comune di Brescia: ad essi si rimproverava di aver fatto apparire la Brescia-Iseo quale prospettiva più favorevole per la valle e di aver rotto il fronte comune per il «progetto Iseo-Rovato [che l'opinione pubblica camuna] dapprima appoggiava». Per tale motivo «Iseo [era] tradito, e la Valle [era] risospinta nelle braccia dell'accorta Provincia di Bergamo[38]». Il riferimento alla rivalità con la provincia di Bergamo non era certamente semplice espressione di campanilismo. In realtà il contrasto tra le due sponde era alimentato da un'opinione diffusa sulla riva

[34] IBIDEM.
[35] ASPBs, b. 832. Nel *Pro memoria* presentato dal consigliere Buffoli, in occasione della seduta del Consiglio Provinciale del 1° settembre 1873, si sviluppava la stessa argomentazione. Si attestava, cioè, l'avvenuta attribuzione alla società Gregorini, Cicogna, Mazzucchelli della concessione per la Sarnico-Palazzolo.
[36] IVI, *Verbale della riunione del Consiglio comunale di Brescia del 10 settembre 1873*.
[37] IVI, *Verbale della riunione del Consiglio comunale di Iseo del 13 settembre 1874*. Si tratta di una «*copia redatta, conforme all'originale*», l'8 febbraio 1881.
[38] IBIDEM.

orientale del Sebino, non meno che in Vallecamonica. L'opposizione di parte bergamasca alle ipotesi ferroviarie bresciane, sia alla Brescia-Iseo sia alla Iseo-Coccaglio e, in seguito, alla Iseo-Edolo, trovava la sua motivazione, tale era la *communis opinio*, nei corposi interessi della Società di Navigazione del Sebino di Lovere[39]. In una minuta anonima, posta tra la documentazione di Giuseppe Zanardelli che reca un titolo significativo, *Latet anguis in erba*[40], circola la stessa convinzione. Steso poco dopo la pubblicazione dell'opuscolo citato sulla Sarnico-Palazzolo, ne contestava radicalmente le conclusioni. Il documento avanzava una serie di considerazioni avverse alla realizzazione di una via ferrata quale quella auspicata[41], dopo di che delineava le fattezze del serpente nascosto nell'erba. La Sarnico-Palazzolo, infatti, non sarebbe risultata «proficua che per la Società della navigazione del lago, la quale si [sarebbe vista] serrare nelle mani il monopolio del movimento sia di persone che di merci» diretto alle province occidentali. La soluzione era rappresentata dalla strada ferrata Iseo-Coccaglio[42], «ortogonale all'asse dell'arteria principale». Motivo di sospetto era dato dall'accenno del Gregorini ad una linea Palazzolo-Treviglio, per cui, *in cauda venenum*, «se non fosse [stata] nota l'indipendenza ed onestà del Gregorini [si sarebbe potuto] giudicare [l'ipotesi] informata ai bisogni della Società dell'Alta Italia». Evitandole di costruire il tratto Coccaglio-Treviglio, secondo quanto «stabilito da apposita legge che non corrisponde[va] al tornaconto della Società[43]».

Si trattava di un contrasto, questo tra le due sponde del Sebino, che si svilupperà anche negli anni seguenti e che troverà il suo centro proprio nell'ambito delle prospettive infrastrutturali.

Il dibattito sulla ferrovia e, in generale, sulle infrastrutture necessarie alla Valcamonica, si intrecciava con le evidenze della situazione economica e sociale, come si è potuto constatare. Sembra opportuno, dunque, volgere l'attenzione alle condizioni della valle.

[39] F. OGLIARI, *La navigazione sui laghi italiani, Lago d'Iseo*, vol. 4°, Milano, 1987, pp. 13 sgg. e 20-25. Negli anni quaranta iniziò l'era del servizio di navigazione per mezzo di battelli a motore con scafi in ferro. Tra gennaio e febbraio 1841 si svolsero vari viaggi di prova presso la costa occidentale. Il 28 febbraio 1841 il battello, partito da Lovere, raggiunse Sarnico con 54 ospiti a bordo. Finalmente, il 19 aprile 1842, iniziò il servizio del piroscafo *Arciduca Ferdinando*. La primitiva società, costituita da «alcuni notabili loveresi», lasciò il posto nel 1853 ad una seconda società, fondata dagli stessi azionisti e, quindi, ad una terza nel 1866.
[40] ASBs, *Carte Zanardelli*, b. 805, *Ferrovie Brescia-Iseo e questioni camune, 1872*.
[41] IBIDEM. Si osserva che Sarnico «più che nel lago d'Iseo bagna il piede nel suo emissario, e ad esso vi conducono due strade»: quella che «discende da Grumello» e quella di Capriolo. Non esisteva comunicazione con la strada «che da Lovere e Pisogne si allacci al Tonale», come non v'era collegamento con la Val di Sole e con la Val di Non.
[42] IBIDEM. Se lo scritto esprimesse il pensiero di Zanardelli, si dovrebbe concludere che solo in un secondo tempo lo statista bresciano abbia mutato opinione, abbandonando l'ipotesi Iseo-Coccaglio, per la *sua* Iseo-Brescia. Ipotesi pochissimo probabile. Si coglie nel complesso del testo taluni aspetti dell'argomentazione cara a Gabriele Rosa.
[43] IBIDEM.

Iniziamo dall'agricoltura, che appariva al Tovini tanto gravida di potenzialità positive, che si sarebbero dispiegate una volta collegata la Valcamonica con mezzi moderni ai mercati di sbocco. La condizione agricola valligiana pareva caratterizzata da un persistente blocco nel suo sviluppo. Così si esprimeva il professor Giuseppe Sandrini nella sua monografia sull'agricoltura nel Circondario di Breno:

> ove fosse [stato] possibile di trovare una monografia che descrivesse esattamente lo stato dell'agricoltura del circondario di Breno per l'anno 1680, [se ne sarebbe potuto] senz'altro cambiare il titolo, intestandola "Condizioni dell'agricoltura nella Vallecamonica, dall'anno 1680 fino all'anno 1880", e prendersi dalla Giunta per l'Inchiesta Agraria siccome perfetta e precisa risposta al suo questionario-programma[44]

Un blocco secolare, dunque. Immutate erano le dimensioni degli appezzamenti, come i generi coltivati, le tecniche come le strumentazioni «e identica la razza delle bestie che si usa[va]no». Lungo due secoli «i lavori campestri si [erano] successi e si succed[eva]no con sistema non meno inalterato del succedersi delle fasi della luna[45]». Il quadro proposto ci rappresenta una realtà dalle molteplici potenzialità inespresse. L'autore della monografia individuava gli ostacoli allo sviluppo nel generalizzato conservatorismo agrario. La resistenza all'innovazione da parte dei contadini si combinava negativamente con la mancanza di iniziative da parte del notabilato locale. Era dato di constatare «la [...] assoluta mancanza di energia del Comizio agrario di Breno». Del resto la diffusa ignoranza avrebbe reso inutile l'emanazione di «circolari di provvidi ministri che promettessero premi ed incoraggiamenti», pochi le avrebbero lette: «nel ceto popolare si legg[eva]no soltanto libri ascetici dalle donne, e gli uomini ascolta[va]no[46]».

La valle continuava ad essere cronicamente in deficit di grani. La produzione cerealicola non copriva il fabbisogno alimentare locale. Al frumento si accostava la segale. Essa era utilizzata solo per l'uso locale, non si esportava. Quando il raccolto era scarso si ricorreva ai Monti di carità, «di cui il circondario [disponeva in] gran numero[47]». Nelle annate d'abbondanza erano i Monti frumentari ad acquistare le eccedenze, per venderle nelle annate «di scarso raccolto». Le patate, che avrebbero potuto costituire una valida alternativa alimentare, erano coltivate in misura inferiore all'auspicabile e solo in epoca recente i camuni le usavano «per cibo degli abitanti[48]». Fondamentale era, inoltre, l'apporto delle castagne, la cui produzione non solo integrava l'alimentazione dei valligiani, ma era voce attiva delle esportazioni[49].

Costituiva forte ostacolo all'incremento delle forze produttive l'estremo frazionamento della proprietà fondiaria. Anche le vaste superfici che, talvolta, appartenevano ad un solo proprietario, erano frammentate in molte unità separate. Ciò scoraggiava lo sviluppo del necessario spirito imprenditoriale, e ostacolava lo sviluppo delle relazioni economiche verso la massa critica che avrebbe legittimato investimenti, per l'innovazione delle tecniche agronomiche e per una maggior dotazione di macchinari.

Non mancavano neppure le risorse economiche, infatti

> i cittadini possed[eva]no fondi nelle provincie di Brescia, di Bergamo, di Cremona ed altrove per un valore approssimativo di 16 milioni, il cui reddito netto costitui[va] un'importazione di denaro; molti capitali inoltre [erano] pure collocati fuori del circondario ed in cartelle di rendita[50].

Il Sandrini così riassumeva la condizione economica della Valcamonica «Esso [il territorio camuno era] ricco, ma i suoi cittadini [erano] poveri. La natura [avrebbe dato] di più, ma il cittadino non sa[peva] chiederlo[51]».

La monografia si occupava anche della condizione delle manifatture di valle. L'industria serica appariva in discrete condizioni. La società per azioni costituitasi in Breno, infatti, aveva realizzato una «filanda che lavora[va] con 90 bacinelle e promette[va] buona riuscita». Non altrettanto positivo era il quadro offerto dal settore siderurgico. «Delle venti fucine a grosso maglio del mandamento di Edolo ne resta[va]no parimente tre soltanto; e pochissime ve ne [erano] nella conca prima [di Pisogne][52]». In più luoghi dello scritto si rilevava che il patrimonio forestale, soggetto ad intenso sfruttamento a causa del disboscamento indotto dalle necessità della manifattura del ferro, risultava depauperato. Ciò aveva provocato conseguenze negative sull'assetto idrogeologico.

Il settore siderurgico versava in condizioni molto critiche. La pubblica opinione doveva registrare il declino della Valcamonica a fronte dello sviluppo delle consorelle valli Sabbia e Trompia[53]. Ad integrazione di un quadro già critico «l'avvilimento delle lane e l'elevazione delle tasse [avevano reso] disperati i pastori dell'alta Valle». Ne erano derivati l'aumento dell'emigrazione verso l'America del Sud e l'abbattimento dei boschi «per ristorare Comuni e privati dei danni patiti». La mancanza di un moderno sistema di viabilità aveva fatto sì che «i Loveresi dominanti nella

---

[44] GIUNTA PER L'INCHIESTA AGRARIA E SULLE CONDIZIONI DELLA CLASSE AGRICOLA *Atti della Giunta* - Roma Forzani e c tipografi del Senato, 1881-1886 *Il circondario di Breno (Regione delle montagne)*, Vol 6, p 266 (d'ora in poi *Inchiesta agraria*)
[45] IBIDEM
[46] IBI, P. 298
[47] IBI, p 269
[48] IBI, p 270. L'autore della monografia non mancava di sottolineare la scarsa apertura alle novità «*Le* patate, furono proposte e raccomandate dal Governo austriaco negli anni di carestia 1818-17, formarono oggetto di derisione, e se ne avversò la cultura ( ) dapprima le patate si usavano soltanto per i maiali, poscia anche pei bovini e pei cavalli, ma ora servono discretamente anche per cibo degli abitanti, meno però di quanto potrebbe desiderarsi»
[49] IBI, pp. 274-75
[50] IBI, p 297.
[51] IBI, 296-97
[52] IBI, pp 295-298
[53] G. ROSA, *L'economia nella Valle Camonica*, in «La Provincia di Brescia», 17 aprile 1889

navigazione a vapore» si fossero impossessati delle «spoglie del mercato di Pisogne[54]».

Venute meno le commesse militari che avevano agito da potente impulso alle manifatture del settore nel Regno d'Italia napoleonico, il mercato «minorò anche per i piccoli bisogni e precipuamente pei ferri di taglio a motivo dell'introduzione del ferro di Carinzia, e quindi si ridusse alle macchine d'agricoltura per le quali era pregiatissimo per la sua forza[55]».

Il Sandrini registrava ciò che era palese anche ad uno sguardo superficiale. La flessione della produzione e della lavorazione del ferro era una realtà, negli anni Ottanta dell'Ottocento. Scrivendo il 20 novembre 1880, sulle colonne de «La Valcamonica», Gabriele Rosa rilevava che nel giro di meno di un decennio la struttura produttiva valligiana si era impoverita. Nel 1873 erano in attività «sette altiforni del ferro, oltre quello di Castro, e 32 grandi fucine oltre le minori, che complessivamente erano 86. Ora di forni rimasero soli ed agonizzanti il nuovo allo sbocco della valle di Paisco, e quello di Pisogne [...] le fucine [erano] ridotte a 18[56]». I redditi dei lavoratori si erano abbassati ed anche «il guadagno de' maestri da 5 lire scese a 2 ed anche meno[57]».

In effetti, si esaurì il residuo spunto propulsivo della siderurgia locale. Gli ultimi decenni del XIX secolo videro venire al pettine i nodi di fondo della mancata modernizzazione.

Giuseppe Zanardelli, nelle note stese nella seconda metà degli anni cinquanta, intorno all'*Esposizione Bresciana*, deprecava l'arretratezza delle lavorazione nelle miniere di ferro della provincia, esse erano

> in preda a metodi veramente antidiluviani. E invero chi non [avrebbe stupito] oggi di scavi, i quali praticarono sì anguste crune da dover valersi per l'estrazione di minerale di fanciulli che appena trascorsero l'età dell'infanzia? E questi fanciulli di sette ad otto anni [dovevano] asportare sul dorso ad uno ad uno quella quantità di minerale onde [erano] capaci, che potete imaginare quanto poca essa [fosse][58].

Uno dei fattori di arretratezza del settore minerario consisteva nella dispersione delle proprietà delle miniere. Nel contesto di lavorazioni integrate e complementari all'agricoltura[59], le strutture per l'estrazione e la lavorazione del ferro

[54] IBIDEM.
[55] *Inchiesta agraria*, p. 295.
[56] Citato in M. TACCOLINI, *Sviluppo infrastrutturale ed economia montana* ..cit. p. 349.
[57] IBIDEM.
[58] G. ZANARDELLI, *Sulla esposizione Bresciana*, Milano 1857, ristampa anastatica, 8rescia 1973, p. 78.
[59] G. GREGORINI, *La siderurgia dalla Restaurazione al decennio '80. Localizzazioni, livelli produttivi, tecniche*, in L. TREZZI, *Per una storia economica della Valle Camonica nei secoli XIX e XX. Attività di base e vie di comunicazione*, 8reno (8S) 1993, p. 72. Giovanni Andrea Gregorini, in una lettera del 1850, attestava del fatto che i lavoratori delle miniere di Valcamonica erano impegnati nel lavori agricoli durante il periodo estivo.

erano frazionate tra vari proprietari in base a quote, che ne determinavano il grado di utilizzo da parte dei consorziati e la partecipazione alle spese per il funzionamento[60]. Tale condizione, diffusa nelle valli Sabbia e Trompia, si manifestò anche in Valcamonica agli inizi dell'Ottocento. Nella valle dell'Oglio si era sviluppata la presenza della proprietà privata, nella forma arcaica di cui si è detto, anche per impulso della legislazione napoleonica e quindi austriaca. Pur rappresentando un'evoluzione rispetto alle pratiche comunitarie, tale assetto della proprietà determinava una condizione di endemica precarietà. Le tecniche *antidiluviane* nelle miniere, lamentate da Zanardelli, presentavano ostacoli insormontabili all'innovazione, data la mancanza di divisione del lavoro. Le fucine lavoravano prevalentemente d'inverno, a conferma della caratteristica integrazione con il lavoro dei campi[61]. Le lavorazioni, in particolare ove si verificasse un incremento della domanda, seguivano un «rigido calendario dell'uso della fucina[62]». Accadeva a volte che le quote, le *carature*, coincidessero con porzioni di giornata. I lavoratori dipendenti impegnati erano retribuiti a giornata o secondo il numero dei pezzi prodotti, in caso si trattasse di lavorazioni minute[63]. Si comprende agevolmente come vi fossero ostacoli all'innovazione. Ostacoli anche di mentalità, ma principalmente determinati dalla pratica impossibilità di raggiungere un livello accettabile di accumulazione.

Negli anni Settanta del XIX secolo, tuttavia, la crescita quantitativa aveva occultato le carenze strutturali fino allo scorcio del secolo. La Valcamonica, che nel 1859 sarà riunita alla provincia di Brescia nell'ambito del nuovo stato unitario, portò con sé il peso di una grande tradizione nel settore del ferro. Francesco Facchini[64] calcola che la valle produsse, nel triennio 1856-'58, 3870 tonnellate di ghisa, pari al 54,6% del totale provinciale. Il ferro semilavorato ammontava a 2946 tonnellate, mentre la provincia ne produceva 2297,7. Nello stesso periodo la Valcamonica deteneva 64 fuochi grossi, contro i 52 della provincia di Brescia. Dopo l'unificazione, nel periodo tra il 1859 ed il 1861, la valle produsse il 72,31% della ghisa provinciale, che ammontava complessivamente a 6544,93 tonnellate.

Il favorevole andamento dei prezzi sostenne la siderurgia bresciana, e camuna. Si riattivarono i vecchi forni e se ne costruirono di nuovi, Il prezzo della ghisa raggiunse le 24 lire al quintale a Pisogne nel 1871-72[65]. Massimo Bonardi, nella sua monografia sul *ferro bresciano*, sottolineava gli effetti positivi del «corso forzoso della carta moneta»[66], che agì come una tariffa doganale, sulla produzione

[60] M. CALEGARI, C. SIMONI, *Boschi miniere forni. Culture del lavoro nelle valli bergamasche e bresciane*, 8rescia, Grafo, 1994, pp. 92-93.
[61] Si vedano le osservazioni di F. FACCHINI, *Alle origini di Brescia industriale*, Brescia, Micheletti, 1980, p. 8.
[62] IBI, p. 7.
[63] IBIDEM.
[64] IBI, p. 6.
[65] IBIDEM.
[66] M. BONARDI, *Il ferro bresciano. Note storiche e statistiche*, 8rescia 1889, p. 36.

siderurgica locale. Gabriele Rosa[67] indicava nella guerra franco-prussiana, con la conseguente diminuzione della produzione siderurgica, la causa dell'incremento dei prezzi. Altri stabiliva un nesso causale con l'incremento del prezzo della ghisa inglese, importata per il porto di Genova: esso avrebbe trascinato nel trend ascendente anche le produzioni nazionali. In ogni caso, considerando il periodo 1866-1873, la ghisa aumentò di prezzo, passando da 14 lire al quintale a 20 lire. Il ferro, che costava 46 lire al quintale, raggiunse la cifra di 54 lire. Le produzioni locali consistevano in « grattugie, mestoli, schiumatoi, palette» fabbricate in Malegno, Esine e Capo di Ponte, oltre che «padelle, fondi di bilancia, canali e simili» a Bienno. Da «Cedegolo in su nell'alta Valle, specialmente i vomeri[68]».

Dalla seconda metà degli anni settanta si verificò un cambiamento, la fine del corso forzoso determinò il cedimento nei confronti della concorrenza estera. I prezzi rilevati nel 1880 mostrano la situazione di crisi. La ghisa era scambiata a 12 lire/quintale e il ferro lavorato a 38 lire[69]. Il Bonardi, considerando i dati riferiti agli anni Ottanta, rilevava che le province di Brescia e Bergamo si collocavano in seconda posizione, sia pure a molte lunghezze, dopo l'isola d'Elba nella produzione di minerale di ferro.

Nel 1886-'87, il Bresciano, con l'Elba, erano di fatto gli unici siti italiani in cui si estraeva il minerale[70]. Tuttavia tale primato svaniva nel settore della produzione del ferro e dell'acciaio «che [...] si otten[va]no per la maggior parte colla ribollitura dei rottami di ferro e di acciaio, o con ghise e masselli di ferro estero[71]». Si trattava di lavorazioni pochissimo praticate in sede locale. La debolezza della siderurgia bresciana si manifestava in tale carenza. L'autore avvertiva il divario, indice di grave arretratezza, delle economie del ferro bresciane e camune. Infatti tali produzioni si andavano sviluppando negli «stabilimenti liguri» ed in quello di Terni. La Liguria produceva ferro e acciaio per 100.000 tonnellate/anno, Terni ne produceva 43.000, mentre la provincia ne produceva 17.000 tonnellate, di cui 13.000 in Vobarno[72]. La valle si limitava ad un apporto limitato, di sole 3000 tonnellate di «piccoli ferri per attrezzi rurali, e per l'economia domestica, chioderie, punterie e ferri da taglio[73]». Mancava la spinta rappresentata dall'innovazione e dalla concentrazione in grandi complessi. La pubblica opinione della Valcamonica mostrò di essere consapevole delle cause dello stato critico. Il giornale «La Vallecamonica» puntava, nel 1880,

[67] G. GREGORINI, *La siderurgia dalla Restaurazione*. cit p. 104
[68] M BONARDI, *Il ferro bresciano [. .]* cit , p 36
[69] IBIDEM
[70] IBI, pp 39-40 L'autore computava nel novero dei forni bresciani anche quelli di Castro e di Schilpario
[71] IBI, p 40
[72] IBI, pp 55-56 Fondato nel 1808 da Giuseppe Ferrari, «questo grandioso stabilimento siderurgico», fu acquisito nel 1873 dalla Società Migliavacca Angelo e C di Milano Esso era dotato di una forza idraulica di 1400 cavalli ed utilizzava «forni a gas a sistema Siemens per la bollitura del ferro [oltre che di] due forni per riscaldare le lamiere ed altri forni minori». Impiegava in gran parte la torba estratta dalle torbiere di Provaglio d'Iseo e, nel 1888, impiegava 400 operai.
[73] IBIDEM

l'attenzione sulla «povertà delle [...] materie prime, [...] la lontananza dai grandi centri commerciali, e la fenomenale e veramente deplorevole nostra inerzia[74]».

In tale contesto risaltano le figure di due industriali camuni, distintisi per lo spirito innovativo che permise loro di mantenere viva la produzione di ghisa, nel generale declino della produzione bresciana[75]. Si trattava di Gian Maria Damioli di Pisogne e del già ricordato Giovanni Andrea Gregorini. Il Damioli controllava l'intero ciclo produttivo, detenendo il 30% della concessione mineraria del forno di Govine, frazione di Pisogne. Egli, inoltre, era compartecipe della proprietà dei forni Vecchio e Nuovo di Pisogne. Il forno di Govine era stato ammodernato: nel 1844 ne era stata modificata la forma, rendendola circolare. Erano state introdotte anche altre innovazioni che ne facevano un modello in ambito provinciale. L'assetto proprietario permaneva parcellizzato, anche se il Damioli possedeva la maggior parte delle carature. Nelle miniere erano state introdotte innovazioni: erano state dotate di macchine idrauliche per l'aspirazione dell'acqua[76].

Gregorini e Damioli, con il Glisenti in Valtrompia, furono in grado di reggere in uno snodo epocale. In effetti si trattava di una condizione critica indotta nella siderurgia dall'incremento dell'industria e dal mutamento qualitativo che induceva a dare risposte moderne alle esigenze di situazioni inedite per la Vallecamonica. Lo sviluppo della domanda di ghisa e di ferro fu tale da «mettere in crisi il tradizionale approvvigionamento di carbone e, più ancora, di minerale[77]». Venuta meno la congiuntura che aveva favorito la lavorazione dei metalli, le strutture produttive furono sottoposte ad una tensione a cui, in genere, non seppero resistere. L'esigenza di far fronte ad una domanda intensificata imponeva l'innovazione. Le dimensioni delle aziende non potevano essere di piccole dimensioni e, per di più, gestite secondo la logica delle *carature*. Peraltro, le piccole fucine valligiane non erano in grado di sostenere i costi per i trasporti e la necessaria opera d'innovazione. L'uso del carbon coke richiedeva la ristrutturazione degli impianti, il che «postulava un livello di accumulazione capitalistico largamente inesistente[78]». Il distacco tendenziale dell'industria siderurgica dalla montagna, che era fenomeno generalizzato, finiva per danneggiare la valle dell'Oglio. La società locale si collocava di fronte ad un tornante in cui si imponeva il ripensamento delle fondamenta secolari della propria economia.

Il «distinto industriale, Gregorini[79]» rappresentò la possibile via d'uscita dalla temperie critica. Proveniente dal natìo paese di Vezza, fondò un importante opificio in Castro, laddove in precedenza esisteva una fabbrica di falci. Egli organizzò l'attività siderurgica in modo da poter usufruire dei vantaggi derivanti dal controllo delle varie

[74] Citato in G. GREGORINI, *La siderurgia dalla Restaurazione [...]* cit , p 117
[75] F FACCHINI, *Alle origini [...]* cit , p 8
[76] M CALEGARI, C SIMONI, *Boschi miniere [...]* cit , p. 96-98
[77] F FACCHINI, *Alle origini [...]* cit., p 9.
[78] IBIDEM
[79] *Inchiesta*, p 295

fasi dalla lavorazione del ferro, dall'estrazione alla creazione del prodotto finito, nonché di una manodopera qualificata e a basso prezzo. Ben presto additato alla nazione come esempio positivo di imprenditore[80], l'industriale camuno aveva acquistato nel 1854 lo stabile che in precedenza aveva ospitato «la regia fabbrica di armi da fuoco e falci da fieno[81]». La piazza commerciale di Lovere facilitava il rifornimento di carbone. A partire dal 1881 un forno Siemens a rigenerazione, alimentato da gas di torba, permetteva una produzione quotidiana che poteva raggiungere quotidianamente i 28 quintali di acciaio per uso bellico[82]. La storia seguente è caratterizzata da un costante incremento delle dotazioni tecnologiche, del fatturato e della manodopera impiegata[83].

Le iniziative locali, che interpretavano in modo adeguato le tendenze dello sviluppo industriale, tuttavia, non furono in grado, almeno nel breve termine, di mutare la condizione dell'economia in Vallecamonica. Essa si vide emarginata e investì di un valore decisivo la prospettiva del *moto ferroviario*. Nonostante le tariffe doganali del 1878 e del 1887, le sorti della siderurgia locale continuarono a peggiorare. La perdurante arretratezza delle lavorazioni e la mancanza di iniziative imprenditoriali per la costituzione di complessi dalle dimensioni adeguate, determinarono le condizioni per le quali essa risultò strutturalmente debole. Così un commentatore della situazione economica della valle: si andavano «spegnendo e languendo tutti i fuochi metalliferi, e tutta la vita del ferro camuna accentratasi nell'unica officina perfezionata Gregorini a Castro[84]».

---

[80] M. Lessona, *Volere è potere*, Firenze 1869, p. 358. Il volume illustra il Gregorini come «uno degli industriali più intelligenti ed operosi che abbia l'Italia. Col suo impegno e colla sua attività egli seppe impiantare e far progredire nel volgere di non molti anni una manifattura d'acciaio che divenne poi la più importante del paese nostro, ed una fabbricazione di ferro di ottima qualità». Il testo è riportato in appendice al volume di G. Maculotti, *I signori del ferro. Attività protoindustriali nella Vallecamonica dell'Ottocento*, Circolo culturale Ghislandi, Boario Terme (BS) 1988.

[81] F. Nardini, *Il polo siderurgico sul delta del Tinazzo*, in *Atlante del Sebino e della Franciacorta. Uomini, vicende, paesi*, Brescia, Grafo, 1983, p. 247.

[82] Ibi, p. 248.

[83] Ibidem. Nel 1871 lo stabilimento occupava 400 operai e dava lavoro a 800 tra minatori e carbonai, giungendo a produrre, l'anno seguente, 3000 tonnellate di acciaio. Nel 1878, a dieci anni dalla scomparsa di Gio Andrea, gli operai occupati nello stabilimento erano 1600.

[84] Citato in G. Gregorini *La siderurgia dalla Restaurazione [...]* cit., p. 128.

2

La ferrovia Brescia-Iseo

La linea che da Brescia conduce a Iseo fu inaugurata nel giugno 1885. La prima proposta di una strada ferrata risale al 1859. Nel luglio di quell'anno fu presentata domanda per la costruzione e l'esercizio di «una ferrovia a trazione di cavalli da Brescia ad Iseo[1]». La cosa non ebbe seguito. Le condizioni in cui versava l'economia provinciale, al di là delle considerazioni intorno all'opportunità tecnica dell'opera, certamente scoraggiavano imprese di tal fatta.

La necessità di fruire di trasporti più moderni era avvertita tra le comunità lacustri. Si comprendeva che la ferrovia era essenziale, per non accumulare ulteriori ritardi rispetto ad altre zone della provincia beneficiate dalla *meccanica viabilità*. Peraltro il frangente storico in cui si realizzò la Brescia-Iseo presentava taluni aspetti critici anche sulla riviera sebina.

Gli anni Cinquanta dell'Ottocento furono, per dirla con il giovane Giuseppe Zanardelli, «un'epoca, nella quale questa misera provincia versa[va] in una distretta finanziaria senza riscontro, e nelle più tristi ed estreme condizioni economiche[2]». Dal 1852 al 1853 la crittogama della vite aveva di fatto annullata la produzione vinicola della provincia, che era scesa da 450.000 litri ad 80.000[3]. Nel 1853 la Fillossera aveva colpito i bachi da seta, prostrando le precarie economie locali. Nel corso della prima parte del secolo non erano mancate ondate epidemiche che avevano colpito le popolazioni. Nel 1816-18 e poi nel 1827 si era diffuso il tifo petecchiale, la scarlattina purpurea nel 1826. Negli anni 1829 e 1832-33 era stata la volta del vaiolo, manifestatosi in forme non virulente. Infine il Colera nel 1836 e nel 1855. Nel comune di Iseo le vittime erano state 50 nel 1836 e 90 nel 1855. Di «Pauperismo lungo le riviere lacuali»[4] parlava una relazione inviata dalla Congregazione provinciale alla Luogotenenza imperiale.

---

[1] *Progetto per la formazione di una società in accomandita per la costruzione ed esercizio di una ferrovia a trazione a cavalli da Brescia a Iseo*, Milano, Tipografia Scotti, luglio 1860. Il proponente era l'ingegner Angelo Felino Luè.

[2] G. ZANARDELLI, *Sulla esposizione [...]* cit., p. 17.

[3] Per la trattazione di questo argomento si fa riferimento a G. DELLA VALENTINA, *Il divenire di un territorio. Le contrade*, in «Quaderni della biblioteca di Iseo», Iseo, 1989, pp. 16-17.

[4] Citato in C. COCCHETTI, *Storia di Brescia e la sua Provincia*, Bornato-Brescia, p. 223.

L'allevamento ovino, funzionale al lanificio sebino, attraversò una congiuntura negativa alla metà degli anni Settanta[5]». Ciò nel contesto di un andamento negativo di tutta la zootecnia provinciale.

Oltre il frangente congiunturale critico, è dato osservare talune caratteristiche strutturali. Innanzitutto la temporaneità delle lavorazioni. Rari erano i casi in cui le lavorazioni negli opifici impegnassero la manodopera nel corso dell'intero anno. Tale situazione era accentuata nel caso della trattura della seta. Il settore era infatti dipendente dal fluttuare della coltivazione dei bachi. Era l'andamento della gelsibachicoltura che dettava i ritmi della lavorazione negli opifici. La temporaneità delle lavorazioni si combinava con il lavoro a domicilio. In una relazione stesa nel 1863, conservata presso l'archivio del comune di Marone, si rileva che nel territorio di quel comune «circa 250 donne attend[eva]no alla filatura a mano della lana per la fabbricazione delle coperte, stando alle loro case e alternando quest'occupazione colle faccende domestiche e lavori campestri[6]».

Si trattava di una condizione economica caratterizzata dalla bassa intensità di capitale, di contro ad una forte disponibilità di forza lavoro. Gli investimenti, tesi ad innovare le produzioni erano scarsi anche, e soprattutto, in ragione del basso costo del lavoro. L'intenso sfruttamento della manodopera era il mezzo adottato per far fronte alle esigenze di incremento della produzione. Nelle congiunture negative, al contrario, si verificava agevolmente l'espulsione dei lavoratori che, spesso, avevano talune possibilità di reddito nell'agricoltura. Ciò determinava la strutturale debolezza delle produzioni rispetto alla concorrenza esterna che fosse sostenuta da adeguati investimenti di capitale fisso.

L'allungamento dell'orario di lavoro si qualificava come il mezzo adottato per aderire alle richieste del mercato[7]. In tale contesto il legame con il piccolo fondo agricolo, con la relativa occupazione, che permetteva impegni *part time* nell'industria, come il lavoro femminile a domicilio, garantiva la sopravvivenza di gran parte della popolazione.

[5] G. ROSA, *Bestiame bresciano II*, in «La Provincia di Brescia», 5 maggio 1875. Riferendosi alla relazione del veterinario del Compartimento di Iseo, Gabriele Rosa ricordava «i danni derivati ai bestiami nel 1875 dalle soverchie pioggie sviluppanti i muschi, i funghi, e che fecero amuffire i fieni. Onde alle pecore s'apprese la cachessia acquosa e deteriorò il latte così, che mentre nelle casiere del Guglielmo nel 1874 da 320 kil. di latte cavavansi 6, 7 di burro, nel 1875 non se ne'otteneva che kil. 5, 6».

[6] Citato in R. PREDALI, *Archivio fotografico"Lorenzo Predali". Strumenti per la memoria*. Stampato a cura del Centro Stampa della Provincia di Brescia, Marone, maggio 1989, p. 32.

[7] ASCSM, *Agricoltura, Industria, Commercio*, B. 217. Se si legge il Regolamento per la Filanda della Ditta Fratelli Turelli in Sale Marasino, del 1877, si ha conferma di ciò. Le operaie lavoravano, «nel tempo che si usano i lumi ( ) dalle quattro ant[imeridian]e, alle otto pom[eridian]e». Nella stagione estiva «dall'alba, all'imbrunir della sera». Si concedeva un intervello di un'ora, che diventava di un'ora e mezza «dalla metà di Maggio, alla metà di Agosto». Le paga giornaliera era di lire 0,75 per le «Maestre e Monderine di 1ª Classe e il vitto d'uso», di lire 0,40 per le Spazzerine. Inoltre «Per le Mezzanti, Apprendicce, ed altre, il prezzo verra stabilito alla fine della Filanda, secondo il loro merito, e sara una media dei precedenti».

La riviera orientale del lago d'Iseo, nei comuni di Marone e di Sale Marasino, aveva ospitato, sicuramente dall'epoca veneta, un forte nucleo di manifatture della lana. Ma anche il lanificio del Sebino risultava caratterizzato dalla centralità della manodopera. Lo Zanardelli osservava[8] che il lanificio aveva «sede per intero nel distretto d'Iseo e precisamente nel comune di Sale Marasino e in piccola parte nell'altro vicino di Marone». Le industrie del Sebino importavano la lana greggia principalmente «dal Levante per la via di Trieste» e, per un terzo, dalla Valcamonica e dal Tirolo. Si facevano due tosature all'anno. La prima tra marzo e aprile, «l'altra si effettua[va] dai compratori stessi sul luogo di fabbricazione a Sale e Marone». Così, nei primi giorni d'ottobre, «passando per que' luoghi, [si vedevano] biancheggiare gli armenti sulle verdi rive del Sebino e tondere coll'acciaro i crespi velli [...] e poscia [...] si mira[va]no le bianche e leggere piume sparse ad asciugare sulle ghiaie del lago e del vicino torrente». Dopo aver ricordato che le lane prodotte in loco avevano un mercato comprendente «tutto il Lombardo-Veneto» oltre che il Tirolo, i Ducati e il Piemonte, lo Zanardelli rilevava la scarsa incidenza del capitale fisso nei lanifici rivieraschi. «Una sola fabbrica introdotta dai signori Signoroni fa uso di macchine». Peraltro le lavorazioni condotte con la sola forza umana erano nocive alla salute dei lavoratori. La produzione locale, inoltre, era arretrata anche per il fatto che non prevedeva la pettinatura della lana. La lana pettinata, infatti, era «di tanto preferibile alla lana cardata sotto il duplice rapporto della perfezione e dell'economia». Per superare il divario a vantaggio delle produzioni estere, e qui Giuseppe Zanardelli mostrava di cogliere la radice della questione, «una tale industria esige[va] [...] stabilimenti attivati sopra una grande scala» in grado, anche in forma associata o consorziata, di poter contare sui necessari investimenti.

La scarsità di capitali, e di spirito imprenditoriale, inevitabilmente obbligavano gli opifici e le industrie a dover contare sulla mano pubblica. Le commesse statali erano il mezzo attraverso il quale si contava di imprimere uno sviluppo certo alle attività produttive. Le manifatture laniere di Sale Marasino dovettero alle commesse dell'esercito un considerevole incremento quantitativo e qualitativo. Negli anni attorno alla terza guerra d'indipendenza, la domanda di coperte per l'esercito rese possibili considerevoli investimenti atti a rinnovare il capitale fisso. I macchinari introdotti, tuttavia, dopo la cessazione delle operazioni belliche, determinarono le condizioni della sovrapproduzione. Così Aldo De Maddalena[9]: «le nuove macchine introdotte dopo il 1860 rimangono in gran parte inoperose per circa sei mesi all'anno: nel 1869 risultano in funzione 35 telai, a dire la metà esatta di quelli attivi otto anni prima». Tra il 1877 e il 1894 le aziende laniere di Sale Marasino si ridussero da otto a tre. Sopravvissero le manifatture Fonteni, Sbardolini e Turla[10].

[8] G. ZANARDELLI, *Sulla esposizione [...]*, cit., pp. 149-153.

[9] A. DE MADDALENA, *L'economia bresciana nei secoli XIX e XX* in *Storia di Brescia [...]* cit, p. 581.

[10] R. PREDALI, *Archivio fotografico [...]*, cit., p. 38.

Nel 1890 era sorto il Lanificio di Gavardo che mise in campo capitali atti a imprimere alle lavorazioni un salto qualitativo. Di lì a pochi anni si affermava come il lanificio più importante e produttivo della provincia, mentre le produzioni laniere locali ristagnavano[11].

Sulle sponde del Sebino bresciano risaltava, inoltre, l'attività delle cave di Pilzone e Sulzano[12]. Queste attività manifatturiere furono favorite dai lavori della Milano-Venezia presso Palazzolo sull'Oglio. Dal 1856, per la costruzione del tratto ferroviario Coccaglio-Bergamo della *Ferdinandea*, la societa francese Lamarque e Lutreck incaricata della costruzione impiantò delle fornaci vicine ai cantieri, per conto della Südbhan (la Compagnia Austriaca delle Ferrovie Meridionali). Si iniziò un flusso che riforniva le fornaci di Palazzolo di calcare estratto da Montecolo di Pilzone. In seguito alla costruzione della Sarnico-Palazzolo il tratto ferroviario servì al trasporto. Negli anni Settanta il complesso delle fornaci passò di mano. Fu acquistato dalla Società Italiana Cementi, la quale eserciva altre cave sulla sponda bergamasca del Sebino. La produzione delle cave sebine durò fino agli anni Trenta del Novecento[13].

Testimoniano della rilevanza del traffico instauratosi tra Montecolo di Pilzone e Palazzolo le rilevazioni, sollecitate dalla Prefettura di Brescia, sui natanti del Sebino. Nel 1883 a Pilzone era in uso il «Piroscafo Vega in legno, ad elica» lungo 16 metri, largo 2,60 e alto metri 1,30, la cui portata era di 7 tonnellate. Era dotato di una «macchina della forza di 8 cavalli nominali [...] (gia locomotiva e ridotta per uso della Vega) [...] costrutta in Inghilterra» e modificata in Iseo. Vi erano poi due barche o *navi*, l'una di 25 metri di lunghezza e della portata di 30 tonnellate, l'altra di 16 metri il cui carico poteva raggiungere le 20 tonnellate. Entrambe erano a remi ed erano state costruite a Iseo, la prima nel 1876 e la seconda quaranta anni prima[14].

In tale contesto, la ferrovia che avrebbe raggiunto Iseo fu oggetto di discussione a partire dagli inizi degli anni Settanta. Mentre le pratiche per la costruzione della linea procedevano, lentamente, sotto la direzione zanardelliana, il dibattito si articolava attorno a due temi.

Come si è mostrato nel capitolo precedente, si metteva in discussione il tracciato. Si manifestava l'esigenza di un collegamento diretto alla Milano-Venezia, tramite una linea che congiungesse Iseo con Coccaglio, contestualmente all'auspicata correzione del percorso della Ferdinandea.

[11] F. Facchini, *Alle origini [...]* cit., pp. 59-60. Tra 1897 e 1898 esistevano 12 industrie laniere in provincia. Occupavano 605 operai, di cui 292 erano a Gavardo. Nel 1904 questo lanificio dava lavoro a 500 operai e produceva attorno a 14.000 coperte all'anno. Nel trattempo gli opitici lanieri si erano ridotti a 8.

[12] Ibi, p. 79. Negli ultimi decenni dell'Ottocento la società *Fratelli Pesenti* di Alzano Maggiore, in provincia di Bergamo, gestiva una cava e una fornace a Sulzano, occupando 20 operai.

[13] C. Simoni, *un'altra "nuova Manchester"*, in «archeologia industriale», 1983, 2, (pp. 28-29), pp. 27-28. Il tema è trattato anche da M. Tedeschi, *A Palazzolo* e a *Mazzano le due tappe bresciane del primo gruppo cementiero italiano*... in Aavv. *La Banca Credito Agrario Bresciano e un secolo di sviluppo*, volume secondo, Brescia, 1983, p. 353.

[14] ASBs, *Fondo Prefettura*, b. 1453.

Da parte cattolico-moderata, pur con importanti distinzioni, si contestava la scelta ferroviaria in quanto la si riteneva espressione del clientelismo zanardelliano, ma soprattutto si rifiutava la ferrovia quale mezzo di sovvertimento delle economie locali e si privilegiavano le guidovie, o tranvie extraurbane.

Il Consiglio comunale di Brescia, tenutosi il 10 agosto 1873, aveva sanzionato la prevalenza dell'ipotesi ferroviaria Brescia-Iseo. Acquisito l'assenso delle comunità della Valle Camonica, auspice Giusepe Tovini[15], ben pochi sembravano gli ostacoli locali che si opponevano alle amministrazioni progressiste del comune capoluogo e della Provincia. Alla riunione in Brescia del 10 di settembre non furono invitati quei comuni, tranne Iseo, che avrebbero posto con forza la questione della Iseo-Coccaglio[16].

Urgeva agire, stante la concessione che il governo aveva accordato alla linea Sarnico-Palazzolo. Si provvide dunque a nominare una commissione provinciale e municipale per lo studio della «costruzione delle linee ferroviarie che maggiormente potessero interessare la Provincia, e principalmente quella Iseo-Brescia da presentarsi d'urgenza». La commissione si mise all'opera e propose la revisione del progetto predisposto dall'ingegner Borra. L'incarico fu affidato alla *Banca di costruzione di Milano*, con un impegno di 6.000 lire[17].

La commissione non considerava in alcun modo la possibilità di percorsi diversi dalla linea Brescia-Iseo, escludendo «a priori l'idea di una divergenza del tracciato fino a Rovato o anche solo ad Ospitaletto». La linea doveva avere «la città per diretto obiettivo[18]». Con tali premesse l'incontro, che si svolse il 29 dello stesso mese, con la commissione per la linea Iseo-Coccaglio fu poco più di un atto di cortesia. Lo Zanardelli, pur ammettendo la teorica possibilità di porre in discussione il tracciato, si affrettò a negarne la fattibilità. Il Rosa sostenne che «la linea retta Brescia-Iseo» non avrebbe riscosso successo tra i passeggeri, «perché le vetture avrebbero [avuto] pel buon mercato la preferenza». Ciò gli guadagnò la replica piccata dello Zanardelli.

Dai verbali della commissione risalta quello che era il vero problema che minacciava di essere ostacolo insormontabile per la ferrovia Brescia-Iseo: la linea Sarnico-Palazzolo aveva, infatti, ottenuto la concessione governativa. Le sedute del 29 novembre, dell'8 dicembre 1873 e dell'8 gennaio 1874 furono occupate dalla

[15] Si veda al proposito quanto detto nel precedente capitolo. *La Commissione Ferroviaria di Valcamonica*, data per scontata la costruzione della Brescia-Iseo, la definiva quale primo passo per la terrovia camuna. Il Tovini era stato tra i promotori della *Petizione dei 72*, ovvero del documento approvato da 72 municipalità del Sebino e della Valle Camonica in cui si auspicava la costruzione della Iseo-Coccaglio, contestualmente con la correzione del tracciato della Ferdinandea, riportata in G. Vitali, *La ferrovia puntiglio [...]* cit., pp. 87-93.

[16] ASPBs, b. 834, *Verbale del consiglio comunale di Iseo*, 4 settembre 1873. Il Rosa si domandava il motivo dell'esclusione dei comuni di Rovato e Chiari dalla riunione cittadina.

[17] ASPBs, b. 838. Lettera del sindaco di Brescia alla Deputazione Provinciale, 12 febbraio 1874 e verbale della seduta della Deputazione Provinciale di Brescia, 24 febbraio 1874.

[18] ASBs, Rub. XVI, 8/2, 1872-1880, parte 1ª, *Verbale della Commissione Provinciale e Comunale pella costruzione della Ferrovia Brescia-Iseo*, seduta del 22 ottobre 1873.

preoccupazione che la Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia si fosse accordata con i concessionari della Sarnico-Palazzolo onde impedire «altri sbocchi al commercio del lago». Si decise di inviare una delegazione a Torino presso la direzione della società esercente la Milano-Venezia, per chiedere un incontro; ma neppure la via perseguita delle «influenti conoscenze» approdò ad alcunché. Nella *adunanza* dell'8 gennaio il sindaco di Brescia rilevava che, se pure non v'era esplicito accordo tra i concessionari della linea per Palazzolo e la Società dell'Alta Italia, era sicuramente intercorsa una «qualche intelligenza».

Di fronte a quello che appariva un macigno sulla strada della realizzazione della linea Brescia-Iseo, si decise di agire. Nella nona *adunanza* della commissione, il 6 aprile 1874, l'avvocato Buffoli relazionò sui contatti che una sottocommissione aveva avuto con i concessionari della linea Sarnico-Palazzolo, e più precisamente «in punto ai compensi da darsi ai medesimi per la rinuncia alla concessione ottenuta e l'abbandono di quella linea». La situazione, si intuisce, era interlocutoria e i commissari decisero di continuare le trattative. La mancanza dei verbali successivi non permette di seguire la vicenda nei particolari, fino al suo fallimento.

Si è già fatto cenno alla pubblica presa di posizione contraria alla ferrovia Brescia-Iseo di Gabriele Rosa. Egli non muterà mai la sua posizione. Nell'aprile del 1872, rivolgendosi allo Zanardelli, gli forniva dei dati circa i movimenti di merci e di passeggeri tra le valli poste a nord dello specchio del lago, le riviere e la pianura[19]. Il politico iseano, perorando la causa del collegamento con Coccaglio, ricordava che lungo il percorso si incontrava a Rovato, «il primo mercato di bestiami e di latticini della Provincia». Ogni anno vi si commerciavano 60.000 buoi e 40.000 suini. Qui si portavano «a stagionare e vendere quaranta mila formaggi [...] e [...] vi si vend[eva]no 1400 quintali di burro».

Il 2 ottobre dello stesso anno un suo articolo fu pubblicato dalla «Provincia»[20]. Egli vi sviluppava l'argomentazione nota. Riconoscendo il legame necessario e naturale tra Iseo e Brescia, affermava tuttavia l'angustia, quanto alle prospettive economiche, di una ferrovia le cui possibilità non andavano oltre «i limiti di moto provinciale». Vi era tutta una serie di interessi che la prevista congiunzione di Iseo

---

[19] ASBs, CZ, b. 805, *Le ferrovie della provincia,* lettera di Gabriele Rosa a Giuseppe Zanardelli, 19 aprile 1872.

[20] «La Provincia di Brescia», 2 agosto 1872. Circa 100.000 abitanti popolavano nel 1858 la Valle Camonica «e le confluenti» Val di Scalve, Valseriana superiore, la Valtellina superiore e la Val di Sole. Strutturalmente in deficit di derrate alimentari, esse abbisognavano di 200.000 ettolitri di grano, di 80.000 ettolitri di vino che passavano dal mercato di Iseo. Le 800 bacinelle delle filande del Sebino si alimentavano per i 9/10 di bozzoli che transitavano per Iseo, così come gli 8.000 quintali usati per le lavorazioni del lanificio di Sale Marasino e di Marone. Passavano per il mercato iseano i 5.000 quintali di calce prodotti dalla riviera e i 70.000 quintali di torba delle contigue torbiere, di cui si prevedeva una produzione di 100.000 quintali nel 1872. I piroscafi trasportavano annualmente 34.000 passeggeri, il Rosa stimava nel doppio il numero di coloro che si servivano delle «barche a vela favorite dai venti regolari». Iseo era il luogo in cui i valligiani si rifornivano delle merci a loro necessarie «non con denari, ma collo scambio di loro prodotti».

col capoluogo non avrebbe soddisfatto. Le economie locali erano attratte da Milano, «banca e fondaco della Lombardia», e da Genova. «primo porto commerciale d'Italia». Chiari e Pontevico, poi, erano le «fonti più dirette delle biade che si scambiano coi prodotti della valle e del lago».

La linea Iseo-Brescia non doveva confliggere con la Iseo Coccaglio. Al collegamento tra il Sebino e Brescia sarebbe stata sufficiente e opportuna una tranvia, una *guidovia*, per la sua economicità e per il fatto che essa era in grado di fornire un servizio migliore ai viaggiatori:

> Perché non bisogna[va] credere che il molto popolo minuto che ora con due lire [andava] cogli omnibus da Iseo a Brescia partendo quando [voleva] e smontando con bagagli agli alberghi, fatta la ferrovia che lo [avrebbe messo] fuori della città ad ore fisse ed a prezzo maggiore, vo[lesse] in molta parte abbandonare i vecchi mezzi. Così dicasi de' carretti che vanno a domicilio.

Egli proponeva un armamentario polemico comune ad uno schieramento che aveva al suo centro, oltre che la municipalità di Iseo, quelle di Rovato e di Chiari. In quegli stessi anni si svolsero pubbliche manifestazioni a sostegno della congiunzione ferroviaria tra Iseo e Coccaglio organizzate da questi comuni[21]. Nell'incontro del 9 settembre '73, organizzato dalla Deputazione provinciale di Brescia[22], il sindaco di Iseo aveva proposto di non collocare nella località Mandolossa, sita nel suburbio della città capoluogo, la congiunzione tra le linee Brescia-Iseo e Milano-Venezia, bensì a Rovato. Si sarebbe fatta una efficace concorrenza alla Sarnico-Palazzolo e le minori spese sarebbero state ulteriormente decurtate per il concorso economico di Rovato e Chiari. Queste municipalità continueranno nella loro agitazione anche dopo la costruzione della ferrovia Iseo-Brescia.

Lo Zanardelli stesso, strenuo sostenitore della linea che avrebbe unito il suo collegio elettorale a Brescia, doveva essere consapevole della fondatezza delle richieste alternative. Tra le sue carte si trova uno *Specchio del movimento d'esportazione e d'importazione sul Lago d'Iseo nel 1872,* accompagnato da considerazioni sulla viabilità. Esso completava la rilevazione dei traffici fornita dal Rosa e ne riprendeva la sostanza[23]. Risultava confermato il maggior flusso di traffico verso quelle località e città di intenso sviluppo, verso le quali avrebbe condotto la

---

[21] Cfr. G. VITALI, *La ferrovia puntiglio [...]* cit. pp. 93-133.

[22] ASPBs, b. 838, verbale della riunione della Deputazioni provinciale di Brescia, 10 settembre 1873.

[23] ASBs, CZ, b. 805, *Ferrovia Brescia-Iseo e questioni camune*. Il movimento delle merci da e per Brescia ammontava complessivi 308.000 quintali (si esportavano merci per 225.000 quintali). I commerci con Rovato, Milano e Genova raggiungevano i 551 quintali (398.000 quintali in uscita), mentre di 233 quintali era lo scambio complessivo di merci con Sarnico e Bergamo (228.000 quintali le esportazioni). Tra le merci importate i grani erano la voce più consistente. Ne transitavano per Brescia 60.000 quintali annui, mentre dall'*occidente bresciano* ne provenivano 140.000. Spiccava tra le merci esportate la calce. 140.000 quintali prendevano la via di Brescia, 160.000 andavano a Bergamo e a Lecco, 280.000 si esportavano verso le due grandi città industriali del nord.

Iseo-Coccaglio. Il 47% delle esportazioni si sviluppavano lungo la direzione Rovato, Milano e Genova. Le merci che viaggiavano nella direzione di Brescia si attestavano al 27% del totale, di pochissimo inferiore persino dei traffici col Bergamasco. Il quadro delle importazioni non modificava sostanzialmente la situazione. Da Brescia proveniva il 28% delle merci, da Rovato, Milano e Genova ben il 50% e dalla provincia di Bergamo il 21% delle importazioni complessive.

Dei 75.000 passeggeri che annualmente fruivano dei trasporti lacustri, 60.000 alimentavano il movimento nei piroscafi, i restanti 15.000 si servivano delle barche; 30.000 erano i viaggiatori che si recavano a Brescia, 30.000 si muovevano alla volta di « Rovato, Franciacorta, Milano». I restanti 15.000 si dirigevano «verso Sarnico-Bergamo».

Ai dati si aggiungevano delle considerazioni. Non si doveva pensare che i viaggiatori alla volta di Rovato o Milano avrebbero fruito «della linea diretta Brescia-Iseo, staccantesi alla Mandolossa dall'Arteria Lombarda, ma fatto il tronco diretto Coccaglio-Treviglio, parte [sarebbero andati] per la via curva e viziosa di Sarnico-Palazzolo e parte [..] direttamente da Iseo a Rovato». Con la modica spesa di 80 centesimi ci si poteva, infatti, servire del «servizio celere d'omnibus». Esponendo valutazioni analoghe a quelle contenute nella lettera del Rosa a Zanardelli, si osservava che viaggiatori e merci avrebbero preferito gli omnibus, più economici e che penetravano nella città, anche qualora si fosse costruita la Iseo-Brescia.

Il documento si concludeva con la proposta di una strada ferrata che si congiungesse con la Milano-Venezia presso Rovato. L'allungamento del percorso di 2 chilometri sarebbe stato sopportato se si fosse concessa la riduzione delle tariffe «per le sole destinazioni a Brescia». Tale linea avrebbe evitato «le grandi pendenze delle Valli Sorde», poste sul percorso avrebbe, inoltre, raccolto tutto il traffico «verso Rovato, Chiari, Milano e Genova e molta parte di quello verso Brescia[24]».

Sorreggeva le argomentazioni dei fautori del tracciato ferroviario Iseo-Rovato la convinzione che la ferrovia avrebbe dovuto ricalcare, potenziandole, le esistenti vie degli scambi. Laddove maggiori erano i traffici, là si doveva intervenire. Collegarsi con l'area economica più avanzata del paese, condividere, quindi, i benefici effetti della incipiente industrializzazione e, con ciò, avviare a soluzione arretratezze che, in quella congiuntura critica, sembravano mettere in discussione lo sviluppo delle aree del Sebino e della valle dell'Oglio: tali erano gli obiettivi dichiarati.

Si trattava di considerazioni che trovavano la loro legittimità sul piano delle dinamiche degli scambi delle economie locali. Le comunità interessate avevano mostrato notevole costanza nel richiedere la Iseo-Rovato. Nel marzo del 1875[25] la

[24] IBIDEM.

[25] ASCI, b. 9/60, lettera del 4 settembre 1875 della giunta municipale di Rovato alla Deputazione Provinciale di Brescia.

giunta municipale di Rovato, rivolgendosi alla Deputazione provinciale di Brescia, chiedeva che la linea congiungesse Iseo con la Milano-Venezia presso Rovato, dove la Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia era stata autorizzata alla costruzione di una stazione, che si sarebbe collocata sulla linea Treviglio-Coccaglio-Rovato. Nel 1881 le rappresentanze dei comuni di Iseo e di Rovato, prendendo atto della inevitabilità della linea che avrebbe unito Iseo al capoluogo, avanzavano la richiesta di collegarla con Rovato, mediante una diramazione da Bornato, con un percorso di 5 chilometri[26]. In entrambi i casi la rappresentanza provinciale si limitò a prendere atto delle richieste.

Colpisce il fatto che Zanardelli e la «Provincia di Brescia» non intervenissero che marginalmente sul tema. Con ogni probabilità premeva non aprire un altro fronte polemico con personaggi che gravitavano in un'area politica molto prossima ai democratici, nel momento in cui si dovevano rintuzzare attacchi di parte clerico-moderata. Tuttavia appare significativo un cenno alla questione contenuto in un testo zanardelliano destinato alla pubblicazione. Nell'ambito di un ampio discorso sulle ferrovie bresciane, lo Zanardelli osservava che

> si sta[va] mettendo in campo da taluni il progetto di una nuova communicazione fra Iseo e Rovato [...]. A costoro [sarebbe convenuto] di ricordare la storia della salita sul Monte Sacro e l'apologo di Menenio Agrippa e forse al pari del Popolo Romano avrebbero [avuto] campo di rinsavire, riflettendo alle funzioni necessarie delle membra verso il ventre e verso il capo del medesimo corpo[27].

Il politico bresciano non entrava nel merito delle argomentazioni svolte in favore della linea per Rovato. Egli poneva la questione su un altro piano. La provincia di Brescia, con il suo capoluogo, costituivano un insieme di tradizioni, di consuetudini che emergevano da una storia che ne aveva definito nel tempo i tratti unitari. Ciò che poteva apparire interesse immediato per una parte del corpo provinciale, era moralmente e politicamente subordinato agli interessi della provincia nel suo complesso, del *capo*. Si ribadiva in questo caso il primato della politica, componente fondamentale della visione dello Zanardelli[28]

[26] IBI, lettera indirizzata al Deputato Provinciale Poli del 7 gennaio 1881, con allegati. Le due giunte municipali ricordavano che il progetto della linea Brescia-Iseo prevedeva che la ferrovia si dipartisse dal comune lacustre in direzione di Rovato per otto chilometri e deviasse da quel comune quando si trovava a soli cinque chilometri. Si domandava l'accettazione dell'ipotesi contenuta nel progetto dell'ingegner Bendiscioli che collegava la costruenda linea a Rovato. La richiesta era motivata dalla necessità di ridurre i danni che provenivano dalla Sarnico-Palazzolo e di sventare i pericoli rappresentati «da recenti progetti di una tranvia fra Lovere e Bergamo»

[27] ASBs, CZ, b. 805, *Ferrovie nella Provincia di Brescia*. Il manoscritto, non datato, reca un titolo quasi identico a quello del fascicolo in cui è contenuto: *Le Ferrovie nella Provincia di Brescia*.

[28] Così R. CHIARINI, *Brescia per Zanardelli: il paradigma di una politica liberale*, in «Storia in Lombardia», n°1, 1985, (pp. 3-34), p. 30: in Zanardelli si riscontra la «preminenza assoluta del politico, nei confronti sia dell'economico sia del sociale, come di qualsiasi altra istanza di altra natura e sua irriducibile priorità ed autonomia»

Il processo amministrativo, nel frattempo, muoveva dei passi importanti. Completati il progetto e i lavori della commissione, il Consiglio provinciale si riunì il 15 gennaio 1875. Il relatore osservava che la provincia era dotata di soli 96 chilometri di ferrovie e che ciò la danneggiava nei confronti delle altre province. La commissione proponeva di stanziare, dal 1877, 230.000 lire per le ferrovie sul territorio provinciale. Si trattava della linea Parma–Brescia, per il tratto bresciano, della Brescia-Iseo e, infine, della Brescia-Salò-Trento. Si sarebbero stanziate 1.300 lire annue per chilometro nel primo caso, 2.000 lire per la Brescia Iseo e 2.400 per la linea salodiana; il sussidio sarebbe stato erogato per 35 anni dal momento della definitiva concessione delle linee, purché ciò si verificasse entro il 12 dicembre del 1881[29].

Si apriva, a quel punto, il capitolo delle pratiche da svolgersi in parlamento. Necessitava una legge speciale che autorizzasse le linee. Fu uno degli impegni che si assunse Giuseppe Zanardelli, all'indomani della sua nomina a Ministro dei Lavori Pubblici[30].

Il 18 maggio 1876[31] fu presentato il progetto di legge che approvava la convenzione, sottoscritta il 15 dello stesso mese dai ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici con l'ingegner Mantegazza, «procuratore generale, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di due strade ferrate da Parma a Brescia e da Brescia ad Iseo, a favore della Banca Popolare di Alessandria nella persona del suo direttore Eteocle Cagnassi». La convenzione prevedeva anche il deposito cauzionale di un milione di lire da parte dei concessionari[32]. Il costo complessivo dell'opera era stimato in 14.420.000 lire, ridotto, considerando i contributi degli enti locali, a 9.929.690 lire. Lo Stato sarebbe intervenuto versando 1.000 lire annue per chilometro, in un periodo di 35 anni, e con altre 38.390 lire all'anno, in ragione del fatto che la strada nazionale Parma-Caslamaggiore-Piadena sarebbe stata classificata come provinciale, sgravando con ciò l'amministrazione centrale dell'onere della manutenzione. Il percorso della legge fu accidentato e dalle file progressiste si denunciò l'ostruzionismo condotto dai moderati[33]. Sventati i tentativi di affossare il provvedimento si profilava un'altra insidia. L'assenso alla Brescia-Iseo appariva

[29] CP, 1875, 15 gennaio, pp 10-11 La differenza nella previsione dei sussidi si basava sulle caratteristiche morfologiche dei luoghi in cui sarebbero state costruite le linee
[30] Su Zanardelli ministro dei Lavori Pubblici e in particolare sulla sua attenzione alle tematiche infrastrutturali, si veda R CHIARINI, *La sinistra al potere e la questione ferroviaria (con un inedito di Zanardelli)*, in «Nuova rivista storica», a LXIII, 1979, fascicolo I-II (pp 115-148) Resta fondamentale per la trattazione del tema il testo di G. CAROCCI, *Agostino Depretis e la politica interna italiana dal 1876 al 1887*, Torino, Einaudi, 1958 si veda anche C VALLAURI, *La politica liberale di Giuseppe Zanardelli dal 1876 al 1878*, Milano, Giuffrè, 1967
[31] ASBs, CZ, b. 805, *Le ferrovie nella Provincia [...]* cit.. Si veda anche R CHIARINI, *Politica e società nella Brescia zanardelliana*, Milano, Giuffré, 1973, pp 50-56
[32] «La Provincia di Brescia», 19 giugno 1876
[33] «La Provincia di Brescia», 21 giugno 1876 Il giornale dava notizia che *l'Ufficio settimo* aveva deciso di rinviare la discussione sulla Brescia-Iseo al 20 giugno e se la prendeva con la «consorteria, la quale è in grande maggioranza in detto ufficio»

condizionato: si trattava di verificare che essa non nocesse alla Sarnico-Palazzolo e, inoltre, che i concessionari dessero sufficienti garanzie «e dal lato finanziario e dal lato tecnico[34]». Quest'ultima precauzione, lo vedremo, si rivelerà estremamente opportuna. I lavori proseguirono e si giunse a deliberare la concessione il 7 luglio 1876. A sottolineare, polemicamente, la cura che Zanardelli poneva alla questione, Quintino Sella definiva la ferrovia Parma-Brescia-Iseo questione riguardante «il ministro dei Lavori Pubblici[35]».

L'iniziativa offriva la possibilità di mostrare il mutato clima politico. La prossimità delle elezioni politiche spingeva i sodali dello Zanardelli a richiedere atti significativi, tesi a dimostrare che non era utopia la prospettiva di avere le ferrovie di cui Brescia abbisognava[36]. Da parte zanardelliana si sosteneva che la Parma-Brescia-Iseo avrebbe permesso di collegare il centro della provincia con la rete ferroviaria nazionale sulla sinistra del Po e, così, di abbreviare «le comunicazioni verso il Mediterraneo e con Bologna Firenze Roma e Napoli[37]».

Si trattava di una importante affermazione della politica democratica. Auspice il ministro dei Lavori Pubblici, così affermava la propaganda zanardelliana, la provincia si sarebbe evoluta in senso moderno. Tale era il significato delle comunicazioni del deputato provinciale Cantoni nella seduta del Consiglio provinciale, nel settembre del '76. Egli dava per certo l'inizio dei lavori entro brevissimo tempo. Si trattava di un evento provvidenziale, i lavori per la ferrovia avrebbero dato lavoro alle popolazioni stremate dalla disastrosa grandinata che aveva devastato un'area provinciale di 300 chilometri. Il Cantoni prevedeva l'entrata in esercizio della Brescia-Iseo e della Brescia-Trento, entro il mese d'agosto del 1879[38].

«Che bella seduta fu quella del 19 settembre 1876! Quanto giubilo: quanta emozione; quante lacrime di gioia rigarono le gote del grave consesso». La moderata «Sentinella»[39] poteva, con buona ragione, spargere il suo corrosivo sarcasmo su quello che, ben presto, si verificò essere un fallimento, le cui conseguenze minacciavano la stessa credibilità dell'elite zanardelliana.

Nel settembre del 1877 il Cantoni fu costretto ad ammettere la triste condizione in cui versavano le sorti del moto ferroviario bresciano[40]. Gli impegni assunti dall'avvocato Riccardo Bonetti, aspirante concessionario, non erano stati soddisfatti. Non era stata versata la cauzione di un milione di lire e neppure era stata avanzata dai concessionari, come da convenzione, entro il 31 agosto 1877, la domanda della concessione definitiva al governo, comprendente la linea Brescia-

[34] IBI
[35] Cfr G SPINELLI, *Treni e potere politico [...]* cit, p 41
[36] Lettera di G Bonardi, 9 settembre 1878, in ASBs, CZ, b53, fasc b.
[37] ASBs, CZ, b 805, *Le ferrovie nella Provincia [...]* cit
[38] CP 1876, 19 settembre, pp 48-51
[39] «La sentinella bresciana», 30 aprile 1880 Il giornale titolava significativamente l'articolo *Malinconie ferroviarie.*
[40] CP, 11 settembre 1877, pp 91-98

Salò-Trento. Il clima di incertezza si evidenziava nell'imbarazzata risposta al quesito se vi fosse un'altra società intenzionata a richiedere la concessione. Il Cantoni affermava che «la Deputazione si trova[va] [...] in balia delle voci e delle dicerie corse. Se [era] lecito avanzare una supposizione, si [poteva] dire che [...] non c'[era] nulla di nuovo[41]».

Per dipanare la fitta matassa costituita dall'avventura ferroviaria della sinistra liberale bresciana con l'*affarista* Bonetti, conviene partire ad un articolo comparso sulla «Provincia» del giugno 1876[42]. In esso si stigmatizzava l'atteggiamento della destra moderata nei confronti del progetto della ferrovia Parma-Brescia-Iseo: «non potendo osteggiarlo a visiera alzata» si mettevano in atto espedienti per vanificare gli sforzi della maggioranza. Ma l'obiettivo polemico consisteva nelle vociferazioni, riportate dal giornale romano «Il Pungolo», circa l'On Depretis. Questi, consigliere d'amministrazione della Banca Popolare d'Alessandria, di cui era procuratore per l'affare ferroviario l'avvocato Bonetti, avrebbe fatto in modo che la concessione sarebbe stata fatta, «quantunque contraria agli statuti della Banca stessa, onde darle in mano un affare da cedere poi ad altri con vantaggio». L'autore dell'articolo, anonimo, che scriveva da Alessandria, ricordava che Depretis non era consigliere d'amministrazione da tempo e non lo era all'epoca della concessione. Inoltre, l'operazione rientrava tra gli scopi statutari dell'istituto di credito. Infine, «la sola concessionaria non [era] la Banca essendo essa in società coll'avv. Bonetti di Milano». L'articolo rivelava quello che sarà il clima che accompagnò tutta la vicenda della proposta Bonetti. Un clima caratterizzato da vari aspetti poco chiari, da tentativi paralleli e conflittuali di condurre in porto l'affare. Un clima di sospetto, di astio e di rabbia non trattenuta in ambito progressista per lo sfumare di una grande occasione. Appare del tutto comprensibile lo sfogo di Giuseppe Bonardi: «l'esser qui e non vedere ancora nulla in punto alle nostre ferrovie fu colpa di quei farabutti di Bonetti e compagnia, quando invece ora i lavori avrebbero dovuto essere già in corso se fossero stati onesti[43]».

Le cose volsero velocemente al brutto nella seconda metà del 1876. In settembre Zanardelli ringraziava il Bonetti, il quale gli aveva assicurato che, entro pochi giorni, si sarebbe cominciato «a lavorare[44]». Agli inizi di dicembre Bonetti scriveva a Zanardelli da Parigi, dove si era recato «per firmare la Convenzione colla Società Costruttrice delle Batignolles». Si sarebbe assicurata così la costruzione della Parma-Brescia-Iseo. Egli richiedeva il «potente di Lei ajuto», oltre a quello del Depretis[45]. In particolare si trattava di intervenire presso la Banca d'Alessandria, essendosi dimesso il direttore. Agli inizi dell'anno successivo si manifestava la

[41] IBI, p 92
[42] «La Provincia di Brescia», 29 giugno 1876
[43] ASBs, CZ, b 188, lettera del 23 maggio 1877 di G. Bonardi a Zanardelli.
[44] IBI, lettera del 23 settembre 1878 di Zanardelli a R Bonetti.
[45] IBI, lettera del 8 dicembre 1877 di R. Bonetti a Zanardelli

convinzione che le pratiche incontrassero seri intoppi[46]. E da qui in poi si verificava un crescendo, in cui i timori iniziali si facevano certezze negative. Giuseppe Bonardi segnalava, il 18 febbraio, la ripresa dell'iniziativa dei fautori della Iseo-Coccaglio e nel contempo dava la notizia, ritenuta positiva, che «gli azionisti [avevano] tolto qualsiasi mandato al Bonetti e [avevano affidato] al Conte Oldofredi»[47]. Rivolgendosi lo stesso giorno all'ingegner Emilio Mantegazza, lo Zanardelli[48] ribadiva il proprio rammarico per l'eccessiva fretta fattagli per il rilascio della concessione.

Una via d'uscita consisteva nel conglobare la ferrovia Parma-Brescia-Iseo con altre linee, destinatarie di sussidi maggiori. Tuttavia, per far ciò, si sarebbe dovuti ritornare in parlamento e proporre le nuove condizioni, dopo aver «confiscata la cauzione e pronunciata la decadenza della prima concessione», un costo politico considerevole. Il ministro aveva consultato l'Oldofredi e gli aveva manifestata la volontà di fare ciò che era in suo potere, «pur di evitare l'inesecuzione d'una opera per la quale mi sarebbe troppo doloroso essermi tanto adoperato indarno». Concludeva mettendo in guardia dai danni che le iniziative di Gabriele Rosa potevano arrecare[49]. A ciò si aggiungeva la freddezza, che sconfinava nell'ostilità, mostrata da alcuni settori dalla classe politica bresciana[50]. Ad incrementare la confusione, il 19 febbraio l'avvocato Bonetti[51] comunicava di perseguire una sua pista alternativa alla ricerca dei finanziatori dell'opera ferroviaria e di aver individuato un possibile concessionario.

Si attivarono vari canali, contemporaneamente, al fine di risolvere una questione vitale per il futuro della provincia e, nel contempo, essenziale al fine del prestigio del partito progressista. In marzo il senatore Oldofredi[52] dava per imminente una «proposta chiara e precisa per la nostra ferrovia». Si faceva sentire, in seguito, il Bonetti[53] e comunicava che gli sarebbero state sottoposte, dal Mantegazza, le varianti apportate ai progetti e al piano finanziario. Ciò era stato,

[46] IBI, lettera del 4 dicembre 1877 di Zanardelli a R Bonetti Il ministro dei lavori Pubblici lamentava di essere stato pressato per la concessione Peraltro il fatto compiuto non permetteva di trovare «altre combinazioni».
[47] IBI, lettera di G Bonardi del 18 febbraio 1877 a Zanardelli «Ad Iseo il Rosa Gabriele e il Rossetti fanno nuovamente riunioni e meeting per la linea Iseo-Coccaglio, sempre prendendo per base che i sussidj dati da Brescia Comune e Provincia vadino (sic) in sussidio di quella loro utopia».
[48] IBI, lettera di Zanardelli a E Mantegazza del 18 febbraio 1877
[49] IBIDEM «Siccome il Rosa mi scrive non persuadendosi della utilità di quella [della Brescia – Iseo], così stimai di mettervi in avvertenza onde non ritornino fantasie e nocive questioni di tracciato».
[50] IBIDEM Tale era il parere di G Bonardi che scriveva il 29 febbraio 1887 a Zanardelli in un incontro col prefetto di Brescia «uscirono mezze parole come di nessuna fiducia in tale Ferrovia» Il Bonardi racconta che cerco «di ribattere i dubbi del Sig Prefetto, ma egli con un sorriso tutto suo mi troncava il discorso con un. bene bene, lasciamola lì. [..] a dirla schiettamente mi parve sotto l'impressione della diceria messa in giro da' tuoi avversarj, che sia la Ferrovia da te caldeggiata per favorire i tuoi elettori».
[51] IBI, lettera del 19 febbraio 1877 di R Bonetti a Zanardelli.
[52] IBI, lettera del 20 marzo 1877 di Oldofredi a Zanardelli
[53] IBI, lettera del 18 aprile 1877 di R Bonetti a Zanardelli

peraltro, smentito dallo stesso Mantegazza già nel febbraio[54]. In quell'occasione egli affermava di essere stato ingannato dal Bonetti, fallito due mesi prima, e che era sul punto di presentarsi «con una proposta seria (indipendente, s'intende, da Bonetti e dalla primitiva società)». Dopo pochi giorni il Mantegazza riferiva di essere stato nominato procuratore della società londinese *The investors Trust (Associazione per impiego di capitali)*. Allegava la procura con la quale il presidente della società lo autorizzava a domandare al governo italiano la concessione delle linee Parma-Brescia-Iseo e Parma-La Spezia.

Nel luglio il senatore Oldofredi[55] metteva in luce una ulteriore scoglio, frutto di quel clima concitato. L'ingegner Mantegazza, a sentire il senatore, dopo aver svolto le perizie, in seguito approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e inserite nel provvedimento legislativo del 7 luglio 1876, aveva riferito al ministro la possibilità di riduzione delle spese. Egli ora, utilizzando, «con atto indegno» studi per i quali era stato pagato, osava «presentare una nuova Società da sostituire all'antica [...]. Confesso che non la so inghiottire».

In settembre, nelle giornate immediatamente precedenti la riunione del Consiglio provinciale, una lettera di Mantegazza[56] presentava il quadro della situazione e la sua iniziativa, dopo il fallimento dell'impresa del Bonetti. L'avvocato aveva riferito a suo tempo al Mantegazza «che l'affare finanziario era assicurato». Ottenuta la convenzione, Bonetti dichiarava il fallimento delle sue consultazioni, mandava l'ingegnere a Londra «e là sul punto di conchiudere, [...] rifiutava la necessaria procura». In seguito alla rottura con l'avvocato milanese, il Mantegazza aveva preso contatto con il deputato provinciale Glisenti e con il cavalier Barbieri, presidente della Banca Popolare d'Alessandria. Domandando il sostegno del suo interlocutore, egli concludeva che avrebbe condotto la trattativa «a completa insaputa dell'avvocato Bonetti e della società da lui rappresentata».

In questo vorticoso affollarsi di iniziative che non approdavano a concreti risultati, non era difficile prevedere la fine delle speranze ferroviarie nutrite dagli zanardelliani. Manovre oblique, presunzioni di appoggi da parte di istituti finanziari non fondate. Su tutto il *fumus* di sospetti di malaffare. Il meccanismo messo in moto proseguiva sempre più stancamente. In una cronica mancanza di capitali disponibili per intraprese ferroviarie, solo la mano pubblica avrebbe potuto risolvere la questione.

La legge n°5002 del 1879, con cui il governo stanziò dei fondi a cui le province avrebbero potuto attingere per la costruzione e l'esercizio di 1530 chilometri di ferrovie secondarie, diede occasione di ridiscutere il tema delle ferrovie bresciane ed in particolare della Brescia-Iseo. Varie offerte erano giunte alla Deputazione provinciale[57]. Quella del ragionier Carlo Casali di Parma a nome della parigina Società di Costruzioni di Batignolles. L'offerta della *Casa Trezza di Verona*, presentata dall'ingegner Mantegazza. Infine quella dell'ingegner Anaclerio di Napoli.

Giuseppe Zanardelli riuscì ad ottenere dall'amministrazione provinciale l'aumento del contributo, allo scopo di acquisire titolo di precedenza nelle elargizioni dei sussidi governativi. Il Consiglio[58] approvò una maggiorazione del 10% del contributo dovuto per il finanziamento dell'opera, che la legge stabiliva al 20%. Ci si impegnava, dunque, per il 22% del costo di costruzione della ferrovia Parma-Brescia-Iseo. La stima del costo complessivo era fissata, secondo il progetto Mantegazza, in 16.500.000 lire su un percorso di 104 chilometri. Il Consiglio provinciale si occupò, in seguito, della questione nella seduta del 28 dicembre 1880[59]. Le province interessate alla linea si erano accordate intorno alla ripartizione degli oneri, a Brescia toccava un peso pari ai 54/104 del totale[60]. Anche in quell'occasione il Rosa non mancò di far sentire alla sua voce critica[61].

Alla fine di febbraio dell'anno successivo[62] il consigliere Benedini constatava che la costruzione della Ferrovia, data l'esiguità delle risorse messe a disposizione dagli enti locali, ma soprattutto dallo Stato, che era impegnato a finanziare le ferrovie delle categorie 1ª e 2ª, si sarebbe fatta, forse, entro un decennio. Vista la situazione, domandava il Benedini, non era il caso di anticipare da parte dell'amministrazione provinciale «l'intera somma per il tronco Brescia-Iseo», riservandosi di recuperare la quota dovuta dal governo? Su tale ipotesi conveniva sia il deputato provinciale Poli, sia il commissario governativo.

Quanto poi alla modalità di esecuzione della strada ferrata egli proponeva due alternative. La prima era la *ferrovia economica*, in luogo della ferrovia «a scartamento ordinario ma da gestirsi colle norme del terza tipo: quindi con velocità assai ridotta». Inoltre, qual era l'opinione della «Deputazione circa le opere per la riduzione della strada provinciale da Brescia a Iseo, perché possa esservi adattato il tramway?». La Deputazione rispondeva ribadendo l'opzione per la ferrovia ordinaria di terza categoria, come del resto aveva stabilito il governo. Si rendeva noto, in quell'occasione, che il Ministero aveva «allestito apposita sezione» per l'elaborazione del progetto[63].

[54] IBI, lettera del 25 febbraio 1877 di E. Mantegazza a Zanardelli.
[55] IBI, lettera del 20 luglio 1877 di Oldofredi a Zanardelli, si veda anche la lettera del 12 dello stesso mese.
[56] IBI, lettera del 13 settembre 1877 di E. Mantegazza a Zanardelli.

[57] CP 1879, 11 agosto, pp. 172-179.
[58] CP 1879, 17 novembre, pp. 431-443.
[59] CP 1880, 14 dicembre, pp. 253-256. In quell'occasione il Rosa ribadì la proposta della linea Iseo-Rovato, mentre Giuseppe Tovini prese decisa posizione a favore della Brescia-Iseo, dichiarando che in valle non v'erano esitazioni nella scelta.
[60] IBI. Alla provincia di Parma toccavano i 24/104, mentre quelle di Cremona e di Mantova si sarebbero spartite il restante delle spese.
[61] IBI. Consentendo con l'opinione espressa dal consigliere Benedini, secondo cui «il movimento naturale della Valle Camonica la porta[va] a Rovato», affermava che la Iseo-Brescia venne imposta dall'alto e si dovette quindi chinare il capo».
[62] CP, 1881, 28 febbraio, pp. 16-27.
[63] IBI. Il deputato Poli riferiva che in Brescia si era installato il gruppo di progettisti inviato dal ministero. Era stato approntato il progetto Parma-Casalmaggiore e si era nelle condizioni di

L'intervento di Benedini nel dibattito, la sua proposta di prendere in considerazione ipotesi meno impegnative della ferrovia ordinaria, dava voce ad un vasto movimento di opinione che aveva i suoi capisaldi nella stampa cattolica e moderata bresciana.

La storiografia ha giustamente messo in risalto[64], per la sua esemplarità, la presa di posizione del giornale cattolico «Il Cittadino di Brescia» del gennaio 1881.

Il giornale[65] pubblicava la petizione di un *comitato promotore* da presentare alla Deputazione provinciale. Il documento ripercorreva i precedenti delle vicende ferroviarie. La Provincia avrebbe partecipato con un contributo pari ad 1/5 della spesa per la ferrovia di terza categoria Parma-Brescia-Iseo. Molte erano le voci che si erano levate contro la ferrovia ordinaria. La soluzione consisteva nella costruzione di una ferrovia «ridotta, che, proseguendo poi fino a Pisogne si sarebbe congiunta a quella della Valcamonica». Non era accettabile l'obiezione secondo cui la spesa sarebbe stata inferiore di quella necessaria per «una ferrovia economica o un tramvai» dato che gran parte dei costi erano a carico dello Stato. Infatti, a giudizio degli autori del documento, la maggiore spesa cui gli enti locali si sarebbero dovuti far carico per la guidovia avrebbe portato indiscutibili vantaggi. La scelta fatta dall'amministrazione provinciale non solo era inutile, ma anche dannosa.

> Una ferrovia ordinaria, di utilità incontestabile nelle relazioni internazionali, e nel ravvicinare tra loro centri commerciali discostissimi, sarebbe o affatto inutile o assolutamente dannosa nei riguardi più ristretti e pur tuttavia tutt'altro che trascurabili di una determinata plaga o provincia
>
> [Era] un fatto constatato dalle più grossolane statistiche che le ferrovie [avevano] spostato il centro dell'attività commerciale di intiere provincie, affatto rovinando il piccolo commercio e spegnendo in alcune città di media importanza quel movimento che nel passatole avea rese assai floride: e tra queste [era] Brescia.

La soluzione più opportuna era stata indicata da tempo dalla «scienza economica» che aveva opposto «alla efficacia perturbatrice delle ferrovie, quella moderatrice delle tranvie». Le prime sacrificavano le iniziative locali «a vantaggio del gran mercato mondiale». La tranvia ravvivava le relazioni negli ambiti locali, tra le città e i centri delle loro circoscrizioni, «avvicinando con rapidità e prontezza i piccoli produttori ai piccoli consumatori». La ferrovia, una volta realizzata, avrebbe collegato la valle con il mercato nazionale ma non avrebbe giovato in alcun modo alle

iniziare i lavori Per il secondo tronco Casalmaggiore-Brescia, a causa di talune difficoltà, dovute alla valutazione di tracciati diversi, l'opera della commissione era più lenta Quanto al terzo tronco Brescia-Iseo, sia il Ministero sia la commissione dei progettisti avevano dato «affidamenti della massima sollecitudine»

[64] Il saggio di G. SPINELLI, *Treni e potere politico [..]* cit, pp 20 sgg., si segnala per la chiara delineazione delle posizioni delle parti in causa nella questione ferroviaria, lette sullo sfondo del più generale confronto politico in ambito bresciano Si veda anche G MELOTTI, *L'avv Comm Giuseppe Tovini e la ferrovia di Valle Camonica*, Brescia, Scuola Tipografica Artigianelli, 1952, pp 27 sgg

[65] «Il Cittadino di Brescia», supplemento al n° 17 del 22 gennaio 1881

economie locali. Ci si chiedeva per quale ragione «condannare ad una sincope violenta tanta parte del commercio della città nostra, del sobborgo di S. Giovanni, e su su, di tutta la plaga compresa fra la città e il lago». La tranvia, inoltre, meno costosa per i viaggiatori, offriva «maggior numero di corse [...] maggior numero di fermate». Al contrario la ferrovia non avrebbe favorito il trasporto delle merci in Brescia, «quando le ingenti spese di carico e scarico e di trasbordo [avrebbero assorbito] quella intera parte di vantaggi che [...] e consumatori e produttori vorrebbero trarne».

Il documento non escludeva la costruzione della linea Iseo-Rovato e concludeva invitando la Deputazione provinciale a «provocare una nuova deliberazione nel senso di caldeggiare appo il R. governo una ferrovia economica od un tramvai tra Brescia e Iseo in luogo della progettata ferrovia ordinaria».

Il giornale, nei giorni e nei mesi successivi, ritornava sul tema dando spazio alle considerazioni intorno alla superiorità delle tranvie, o guidovie, sulla ferrovia Dava notizie intorno alla economicità del mezzo e della entusiastica accoglienza che le popolazioni riservavano al tram[66]. Ritornava sul tema, riportando articoli di insospettabili che offrivano un involontario appoggio alle tesi del giornale cattolico[67] o polemizzando con «La Provincia di Brescia[68]».

L'agitazione cattolico-moderata contro la ferrovia proposta dal *vecchio astuto*, Zanardelli[69], si basava su valutazioni intorno allo spreco di pubblico denaro richiesto dall'opera. Come s'è visto si proponevano la costruzione di una tranvia, oppure di una ferrovia economica

Si può dire che le due proposte erano, in linea teorica, contraddittorie. Cosa era la guidovia, o tranvia? In cosa consisteva la ferrovia economica?

[66] «Il Cittadino di Brescia» 29 e 31 gennaio 1881 Le tranvie richiedevano scarsi sussidi, poca manutenzione e offrivano una trasporto comodo e conveniente. Il biglietto per il percorso, di circa 88 chilometri, tra Milano e Erba costava 3,30 lire, i 52 chilometri tra Milano e Bergamo richiedevano una spesa di 1,35 lire Lo stesso percorso in treno costava più del doppio 3 lire Sempre dall'area milanese erano tratti esempi della molteplicità delle corse effettuate dai tram. Erano 12 le corse di andata e di ritorno sui tratti Milano-Erba, Milano-Magenta e Milano-Monza Per quale motivo non adottare il tram tra Brescia e Iseo?

[67] IBI, 3-4 febbraio 1881. Il giornale riportava integralmente un articolo apparso sulla «Gazzetta Provinciale di Bergamo» Lo scopo era quello di mostrare che la scelta sbagliata della ferrovia avrebbe favorito la provincia orobica Il giornale bergamasco osservava che il progetto della ferrovia Brescia-Iseo era osteggiato da molti commercianti di Brescia e da tutta la popolazione di Rovato. Tuttavia si dava per certo che Zanardelli avrebbe imposto la sua «idea fissa» La Valle Camonica che era stata tolta a Bergamo ma i camuni «non hanno gran che a lodarsi dei loro nuovi concittadini, i quali lasciarono i nuovi aggregati sprovvisti di mezzi facili di comunicazione». Ridotto a poca cosa risultava il commercio di Pisogne, «assai menomato» quello di Iseo «Lovere, al contrario» incrementava la propria ricchezza, infatti il mercato di quel centro era l'unico sullo specchio del lago ad avere «vera ed estesa vita commerciale» Se Bergamo si fosse affrettato a collegarsi con delle tranvie con Palazzolo e Lovere Allora «il commercio della importante Valle Camonica si [sarebbe fatto] per Lovere e Bergamo, ovvero per Palazzolo e Bergamo, percorrendo il Sebino e la esistente ferrovia Paratico-Palazzolo» A quel punto la Valcamonica sarebbe tornata alla provincia di Bergamo.

[68] IBI, 4, 5 e 6 febbraio 1881

[69] Così lo ebbe a definire «La Sentinella bresciana» del 1° maggio 1880

La tranvia extraurbana in Italia ebbe un certo sviluppo tra il 1875 e il 1905[70]. «Essa si poteva [...] accostare ad un treno delle dimensioni naturalmente più ridotte che aveva la [...] caratteristica di muoversi sbuffando su comuni strade rotabili». Era destinata a collegare località non eccessivamente distanti. Permetteva un servizio capillare e più economico di quello ferroviario, anche di quello fornito dalla ferrovia economica. Quest'ultima, pur richiedendo minori risorse della ferrovia ordinaria, costava di più della tranvia, sia per l'acquisto dei terreni, sia per l'armatura, sia per il materiale rotabile. L'apparato di sorveglianza era maggiormente complesso. Tuttavia, la differenza fondamentale consisteva nel fatto che l'esercizio delle ferrovie economiche, al pari di quello delle ferrovie ordinarie, era rigido. Essa era legata a precisi orari, faceva riferimento alle stazioni, non entrava nel fitto reticolo delle vie cittadine, non ne percorreva le nervature costruite nel corso del tempo. In altre parole, se si confrontavano le tranvie extra urbane e le ferrovie economiche, si riproponevano, attenuate, le differenze intercorrenti fra tranvia e ferrovia.

La richiesta della tranvia, o della ferrovia economica, in luogo della ferrovia ordinaria sulla Brescia-Iseo significava, dunque, porre sullo stesso piano due mezzi diversi. Si comprende, comunque, il senso della proposta avanzata dal *Comitato promotore*. I due mezzi di trasporto avevano in comune dei costi inferiori rispetto alla ferrovia che si intendeva costruire. La ferrovia economica, poi, poteva assumere dei caratteri simili a quelli della tranvia. Per talune percorrenze sulle sedi stradali esistenti e, in generale, per un impatto più modesto sul paesaggio, oltre che per i costi che potevano esser contenuti in ragione delle minori spese richieste dalla costruzione.

La presa di posizione del giornale cattolico permette di valutare nella sua ampiezza la dimensione dello scontro intorno alla viabilità. Permette di coglierne gli aspetti di radicalità, costituiti da una visione che era difforme da quella delle forze che si riconoscevano nei liberali zanardelliani. Permette, infine, di toglierе il dibattito dall'angusta cerchia delle beghe e dalle antipatie locali.

Si esprimeva nel documento del «Cittadino» una cultura che concepiva lo sviluppo economico quale mezzo per potenziare le economie locali, evitando gli stravolgimenti di uno sviluppo capitalistico che aveva dato esempi negativi. Agivano su tale posizione vaghe suggestioni fisiocratiche[71]. L'agricoltura, con la piccola proprietà contadina, doveva rimanere al centro della vita economica. Le attività manifatturiere e commerciali erano concepite quale complemento di un sistema che si doveva mantenere in equilibrio. Il progresso economico doveva essere tale da favorire la crescita di tutte le componenti della società. Esso, infatti, non veniva in alcun modo negato: ciò che si voleva evitare era che si verificasse una crescita

[70] Per le considerazioni che seguono si veda A. MARCARINI, *Nascita e sviluppo delle linee tranviarie extra-urbane in Lombardia, 1878 –1918*, in «Storia urbana». A. III, 7, 1979, (pp. 3-46), pp. 4-6.

[71] Si veda il testo di S. ROGARI, *Ruralismo e anti-industrialismo di fine secolo. Neofisiocrazia e movimento cooperativo cattolico*, Firenze, Le Monnier, 1984. L'autore rintraccia un filone di pensiero che, tra Ottocento e Novecento, coinvolse gran parte degli ambienti cattolici anche bresciani.

abnorme di una componente a scapito delle altre. Si voleva che le tradizionali attività si potenziassero ma non mutassero i loro caratteri costitutivi[72].

La polemica del «Cittadino» non era meramente ideologica. Le osservazioni circa i danni che avrebbe corso il piccolo commercio e le manifatture dal raggio d'azione locale corrispondevano alla realtà. Giuseppe Zanardelli lo aveva riconosciuto, valutandolo positivamente, oltre che inevitabile, già nelle sue lettere sulla esposizione bresciana del 1857: solo le industrie erano in grado di

> serbare a questa città quella vivacità ch'era suo vanto, e che le va sfuggendo ognor più. La rapidità delle comunicazioni che ora appunto ha cominciato il completo suo corso le rapiranno indubbiamente ogni movimento e fervore nel commercio di deposito e di rivendita, ed è necessario perciò che, equivalente almeno a questa perdita inevitabile al commercio propriamente detto, trovi l'industria un aumento di fecondità[73].

Egli se la prendeva con i «fisiocrati senza saperlo», che si attardavano a considerare l'agricoltura quale settore economico cui andava il primato. Come se a costoro apparisse «turbato, annebbiato, distrutto il placido ed infingardo idillio d'un'immemore vita dal rimbombo de' magli e dalla fuliggine delle officine[74]».

Zanardelli, nel 1875, entrava anche nel merito delle critiche rivolte alla ferrovia Brescia-Iseo. Essa si sarebbe giovata dell'occasione di innestarsi sulla direttrice che avrebbe assicurato i collegamenti «colla rete ferroviaria sulla sinistra del Po». A tale scopo serviva «mirabilmente questo tronco il quale fa[ceva] capo ad una grande stazione lacuale che si trova[va] nel cuore della Provincia». Osservando la «carta delle Ferrovie italiane [si constatava] che in tutte le Province questi tronchi ferroviari che si protendono come tentacoli verso le valli alpine e che accenna[va]no a vincer anche i recessi». Ora la Brescia-Iseo si sarebbe estesa per venti chilometri, portando «verso le Alpi» la rete ferroviaria, con pendenze che non superavano il 10‰ .

Coloro che proponevano la costruzione della ferrovia economica mostravano di non aver fatto bene i conti. Essa costava, in ogni caso, almeno i 2/3 di quella ordinaria, abbisognando anche di «un materiale mobile proprio e l'organizzazione di un esercizio indipendente». Per tale tipo di ferrovia lo Stato avrebbe dato contributi inferiori a quelli concessi per la «ferrovia a scartamento ordinario».

Altri proponevano il «tramway a trazione meccanica o guidovia come vogliono chiamarla senza veruna ragione, né etimologica, né scientifica, né consuetudinaria». Nelle condizioni in cui si trovava la strada che conduceva da Brescia a Iseo, pensare

[72] Era ravvisabile la manifestazione di un filone di pensiero che trovava la sua origine negli ideologi moderati della prima metà dell'Ottocento, i quali ritenevano possibile evitare gli aspetti negativi dell'industrializzazione. La *società commerciale*, che aveva dato i suoi frutti più maturi in Inghilterra poteva, e doveva, essere temperata da istanze morali superiori alle logiche economiche. Il che non significava rifiutare la società capitalistica, bensì edulcorarne gli effetti negativi. I moderati «prefiguravano una strada alternativa, in cui, [...] alla religione e alla Chiesa sarebbe spettato il compito di attenuare le spinte verso il *possessive individualism* che lo sviluppo capitalistico implicava» (R. ROMANI, *L'economia politica dei moderati. 1830-1848)*, in «Società e storia», a. XXIX, n° 111, 2006, pp. 21-49, p. 47).

[73] G. ZANARDELLI, *Sulla esposizione Bresciana, [...]* cit. pp. 69-70.

[74] IBI, p. 62.

ai convogli con il loro ingombro era privo di senso. Egli riconosceva l'utilità delle tranvie nella provincia di Milano, laddove le strade avevano pendenze minime, «lievi ondulazioni di livello nelle pianure adiacenti a quella grande città». La strada provinciale Mandolossa-Iseo, invece, manteneva a lungo la larghezza massima di 5,30 metri, essa «si trova[va] avere altresì le rampe di Provaglio alle valli Sorde inclinate del 6 per %, la rampa del Monastero inclinata del 4,5 per %». Ingenti sarebbero stati i lavori per adattare quella strada alla tranvia, per una spesa che lo Zanardelli stimava in 15.000 lire per chilometro. Se si aggiungevano le spese per il materiale, e la dotazione del Tramway, si raggiungeva la cifra di 55.000 lire per chilometro.

Egli ribadiva il *vitale interesse* della città di Brescia «che in lei conven[issero] tutti gli affari dei singoli circondari[75]», e qui si smistassero le merci verso le loro destinazioni finali. Non doveva dunque sfuggire al capoluogo il commercio camuno e sebino. La ferrovia Brescia-Iseo non aveva alternative.

Il dibattito sfumava nei suoi toni più accesi negli ultimi mesi del 1881. Con le decisioni prese dall'amministrazione provinciale, la ferrovia, che avrebbe portato sulle sponde del Sebino, diveniva fatto compiuto. Il 12 settembre di quell'anno il Consiglio provinciale approvava la proposta della Deputazione di ricorrere ad un prestito onde «reperire i mezzi atti a fronteggiare le esigenze straordinarie di bilancio» dagli impegni per la costruzione della Brescia-Iseo. I lavori iniziarono nel 1882 sul tratto da Iseo a Provaglio e la linea fu completata nel 1885[76], il 21 giugno di quell'anno si teneva la cerimonia d'inaugurazione. Cerimonia esaltata quale riconoscimento della lungimiranza zanardelliana da «La provincia di Brescia», oggetto nel contempo delle critiche e del sarcasmo dei fogli cattolici e della «Sentinella». La linea misurava quasi 24[77] chilometri, con cinque fermate. Era dotata di 21 caselli di sorveglianza. Lungo il percorso si trovavano ben 63 passaggi a livello e vi erano «165 opere d'arte». Le curve erano ampie, il raggio minimo si trovava «presso il Monastero di Provaglio, per evitare le Torbiere» ed era di 270 metri.

Le previsioni di una vita stentata della ferrovia sarebbero state smentite da una voce non sospetta. Il presidente della deputazione provinciale Frugoni, a capo di una giunta cattolico-moderata che, dal 1895, aveva sostituito i progressisti alla guida della amministrazione provinciale, riconosceva che

> la linea Brescia-Iseo che pretendevasi gravosamente passiva, ebbe già tanto a migliorare da recare alla sola stazione di Iseo un incasso medio mensile di L. 30.000, e da permettere l'attuazione di quattro coppie di treni, al che la Società esercente non sarebbe [stata] tenuta ove non avesse raggiunto il reddito chilometrico di L. 7.000[78]

Rimaneva aperta la questione del congiungimento di Iseo con Rovato. Se ne tornò a parlare quando la ferrovia Iseo-Edolo era in costruzione. Il 25 febbraio 1906

[75] ASBs, CZ, b. 805, *Le ferrovie nella Provincia [...]* cit.
[76] G. VITALI, *La ferrovia puntiglio [...]* cit., pp. 138-139.
[77] «La Provincia di Brescia» del 23 giugno 1885 fornisce questi dati.
[78] CP, 1897, 28 febbraio, pp. 33-34.

la giunta comunale di Rovato approvava una deliberazione sul «prolungamento a Rovato della ferrovia Edolo-Iseo[79]». In essa, preso atto che il comune di Brescia, così come l'amministrazione provinciale, avevano «abbandonato quelle aspirazioni di accentramento alle quali avevano con lodevole ansia mirato», si ribadiva la nota proposta. Se non si fosse costruito il tronco Iseo-Rovato sarebbero stati favoriti «gl'interessi Bergamaschi». Se la provincia di Bergamo avesse ottenuto l'allacciamento della guidovia di Lovere a Darfo con la «costruenda ferrovia» le merci e i passeggeri provenienti dalla valle, diretti a Milano o a Genova, ne avrebbero sicuramente fruito[80]. L'idea di una linea diversa da quella caldeggiata dal comune di Rovato non aveva conquistato solo Chiari: anche Palazzolo non ne fu esente[81]. Pochi giorni dopo si teneva in Rovato un'assemblea pubblica a cui parteciparono, o diedero la loro adesione, molti comuni e rappresentanti politici della provincia al parlamento. In quella sede ci fu chi rivendicò la coerenza di una battaglia che affondava le sue radici nei primi anni Settanta del secolo precedente[82].

A confermare le buone ragioni dei fautori della ferrovia, l'ingegner Luigi Conti Vecchi, direttore di lavori della linea Iseo-Edolo, firmava una relazione dal titolo significativo: *Utilità della ferrovia Iseo-Rovato*[83]. Tale tronco era da considerare «l'unico efficace collegamento della Valcamonica alla rete ferroviaria italiana». La linea Iseo-Brescia a causa della «debolezza d'armamento non consent[iva] il traffico delle locomotive ordinarie e dei carri più pesanti delle ferrovie principali». La Iseo-Rovato, dovendo far fronte a minori dislivelli, avrebbe fatto risparmiare «lavoro meccanico». La differenza era tale che, a parità di carico, i convogli diretti a Brescia abbisognavano del quadruplo delle spese in personale e di trazione occorrenti sul tronco da Iseo a Rovato. Per cui il percorso di 32 chilometri di una linea Iseo-Rovato-Brescia sarebbe stato «virtualmente molto più corto del percorso diretto di soli 24 km Iseo-Brescia». L'impedimento nei collegamenti con il capoluogo di regione favoriva le tranvie che, da Sarnico e da Lovere, erano allacciate a Bergamo. Non a caso la provincia di Bergamo aveva deliberato di fornire un sussidio alla tranvia di Valcavallina.

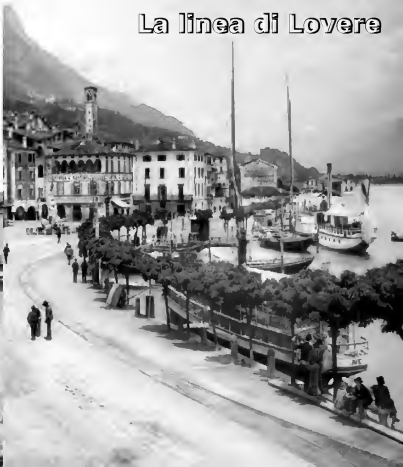
[79] ASBs, CZ, b. 84. *Ferrovia Iseo-Breno Edolo. Prolungamento della linea–Rovato. Proposte e voti dei comuni.*
[80] Il documento faceva poi riferimento alla proposta avanzata dal *Comitato di Adro*. Infatti alcuni comuni della Franciacorta avevano avanzato la richiesta di un ferrovia che congiungesse Iseo con Chiari, passando per Clusane, Adro, Erbusco e Cologne. Rovato doveva dunque uscire dal suo riserbo» perché «i suoi diritti più legittimi non ven[issero] lesi». Per altro «gli interessi di Chiari colla Valle Camonica sarebbero [stati] già rappresentati [...] dalla linea Chiari-Rovato già esistente e dalla costruenda Rovato-Iseo».
[81] IBI, il 30 aprile 1908, in una lettera inviata alla deputazione provinciale, il comune si dava notizia della «agitazione sorta per una linea diretta Iseo-Palazzolo S/Oglio-Romano L.o e Milano» e che il comitato aveva iniziato la raccolta delle somme necessarie agli studi dell'opera, alle quali si chiedeva di aggiungere dei fondi stanziati dall'amministrazione provinciale.
[82] IBI, MUNICIPIO DI ROVATO. *Pro ferrovia Iseo-Rovato*, Brescia, F. Apollonio, 1906, p. 7. «Il cav. Rossetti sindaco di Iseo, rievoca[va] la memoria del padre suo che tanto s'adoprò fino dal 1872 per ottenere una ferrovia Iseo-Rovato in luogo della Iseo-Brescia. Ricorda[va] pure [...] l'adunanza che si tenne in Breno il 25 Marzo 1872 [e] l'altra imponente tenutasi in questa Sala il 4 Agosto stesso anno e come fin d'allora era stato da tutti riconosciuta la preferenza che si doveva dare alla Iseo-Rovato in confronto alla Iseo-Brescia».
[83] ASPBs, b. 1789. lo scritto risaliva al 1908.

La Iseo-Brescia non sarebbe stata danneggiata dalla Iseo-Rovato. Essa sarebbe rimasta «una linea suburbana a intenso movimento». L'apertura della ferrovia camuna avrebbe incrementato il traffico dei passeggeri in uscita dalla valle e di chi in valle si fosse recato da turista.

La linea per Rovato aveva, altresì, delle motivazioni di carattere militare. Non v'era dubbio che la ferrovia camuna, che giungeva «presso il confine coll'impero austriaco, percorrendo una regione destinata fino dall'inizio di una guerra ad importanti operazioni», avesse una grande potenzialità militare. Non a caso le si era imposto lo scartamento ordinario e l'armamento in uso sulle ferrovie principali del Regno. Senza il tronco Iseo-Rovato, da costruirsi a sistema ordinario, la ferrovia Iseo-Brescia non avrebbe permesso, «per la debolezza delle opere d'arte e dell'armamento (rotaie da 21 kg al m)», il transito delle pesanti locomotive richieste sui teatri di guerra. Ciò avrebbe vanificato gli sforzi profusi per la costruzione della Iseo-Edolo.

Nel 1907 la domanda di concessione della Iseo-Rovato era all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Ci vollero ancora cinque anni affinché l'opera fosse conclusa. Fu inaugurata il 3 settembre del 1911.

3

La linea di Lovere

Alle discussioni dei primi anni Settanta sulla auspicata ferrovia seguì un periodo di stasi. Tuttavia non si può dire che l'attenzione attorno al tema ferroviario mancasse. Nel febbraio del 1874 era stato pubblicato il progetto, elaborato dagli ingegneri Borra e Ravelli[1], che prevedeva una spesa di L. 1.464.164 per i 24,74 Km che separano Pisogne da Breno. Il 15 gennaio dell'anno successivo il Consiglio provinciale si occupava delle convenzioni per l'assegnazione dei sussidi finalizzati alla costruzione di tratti ferroviari nella provincia. Oggetto della deliberazione era la linea Parma-Casalmaggiore-Asola-Brescia con prosecuzione fino a Iseo[2].

Pesava la mancanza di sbocchi legislativi che, tramite adeguati stanziamenti, favorissero lo sviluppo infrastrutturale. Si dovette attendere la legge del 29 luglio 1879 che segnava, come s'è visto, un importante punto di svolta. Non a caso in quell'anno ci è dato di constatare la ripresa delle iniziative sul fronte ferroviario.

Il Consiglio provinciale, riunitosi l'11 agosto 1879, in margine alla discussione, suscitata dai comuni del mandamento di Leno, circa la modifica del tracciato della Parma-Brescia-Iseo, trattò anche della ferrovia camuna. Giuseppe Tovini in quella sede sottolineò la necessità di costruire il tratto Brescia-Iseo a binario ridotto, per «poi prolungarlo verso Pisogne e Breno[3]». Si trattava della conduzione coerente di un disegno enunciato nell'articolo del 1872. La ferrovia a binario ridotto avrebbe facilitato la continuazione della via ferrata per la valle dell'Oglio. Larga parte dell'opinione pubblica riteneva, con il Tovini, che la ferrovia camuna non si sarebbe potuta realizzare se non a sistema economico. Al politico camuno rispose polemicamente, nella stessa sede, lo Zanardelli. Egli trovava «strano che si [avesse] a rifiutare un beneficio quasi gratuito». Non a caso si tendeva a costruire le stesse guidovie «a scartamento ordinario[4]», essendo assodata la loro efficacia. L'ordine del

---

[1] A. Borra, F. Ravelli, *Relazione sul progetto di ferrovia Pisogne-Breno a scartamento ridotto*, Brescia 1874

[2] CP 1875, 15 gennaio, pp. 9-12

[3] CP, 11 agosto 1879, pp. 172-179.

[4] Ibidem.

giorno della seduta si limitò a ribadire la necessità dell'impegno per la linea Parma-Brescia-Iseo, senza addentrarsi nelle tematiche oggetto della polemica.

La questione della ferrovia di Valle Camonica fu riaperta dalla lettera, inviata il 10 settembre di quell'anno dai consiglieri provinciali Giuseppe Tovini, Enrico Sigismondi, Pacifico Pedercini, Giuseppe Sandrini e Antonio Tagliavini. Gli scriventi chiedevano alla Direzione del Consiglio provinciale di mettere in discussione la proposta di finanziamento degli studi «intorno alla costruzione ed esercizio d'una ferrovia economica da Iseo a Pisogne e Breno ai sensi degli Art. 10 – 12 – 16 – 17 e 18 della legge 29 luglio 1879 [..] ed a presentarne il relativo Progetto entro il 1880[5]». I consiglieri si facevano interpreti del comitato ferroviario camuno, espressione delle «rappresentanze Municipali e notabili della Valle Camonica». Inoltre allegavano la deliberazione presa dal Comitato valligiano il 7 settembre.

Il documento accennava alle «pratiche che si sta[va]no facendo dalla Deputazione provinciale di Brescia e dagli altri interessati per la costruzione della linea Parma-Brescia-Iseo». Si osservava, inoltre, che tra le linee interessate dalla legge del 1879 «vi sarebbe [stato] anche il tronco Pisogne-Breno», collocato tra le linee di quarta categoria in un elenco «presentato alla Camera dei Deputati». Seguiva una considerazione che apparirà rilevante in seguito: «Considerando che questo tronco sarebbe [stato] il completamento della linea Parma-Brescia-Iseo, potendo servirsi della navigazione del lago per la congiunzione di Iseo con Pisogne». Per ora ci limitiamo a rilevare la contraddizione tra la lettera accompagnatoria e la deliberazione del comitato. Nella lettera Tovini e gli altri consiglieri scrivevano, come s'è visto, della «ferrovia economica da Iseo a Pisogne e Breno». Mancava ogni riferimento al possibile utilizzo della navigazione a vapore per coprire la tratta Iseo-Pisogne. La questione, come si vedrà, sarà al centro di un dibattito che coinvolgerà i comuni del Sebino e le rappresentanze amministrative delle province di Brescia e Bergamo. Tuttavia in questo caso la contraddizione era solo apparente. Infatti la deliberazione ribadiva che «in relazione alla costruzione della linea Parma-Brescia-Iseo si [sarebbe provveduto] anche alla costruzione del tronco Iseo-Pisogne-Breno a sistema economico[6]». L'integrazione tra battelli e ferrovia, limitatamente al percorso da Iseo a Pisogne, era dunque presentata dagli estensori del documento quale possibile soluzione alternativa, di riserva, atta a superare le obiezioni di coloro che ritenevano troppo onerosi i costi per la costruzione di quel tratto, in ragione delle caratteristiche dei luoghi.

Finalmente il tema della ferrovia fu affrontato nella seduta del 17 novembre 1879[7]. In quella occasione si trattarono molti dei nodi problematici connessi alle infrastrutture ferroviarie che avrebbero collegato Brescia alla Valle Camonica. Il

[5] ASPBs, b. 832.
[6] IBIDEM.
[7] CP, 1879, 12 settembre, pp. 248-260.

Consiglio, dopo aver dato il proprio assenso all'inizio dei lavori della Parma-Brescia-Iseo, incaricò la Deputazione provinciale di avanzare domanda di concessione della Iseo-Pisogne-Breno, con i suoi 47 km da inserire nei 1530 finanziabili a termini di legge. Si diede, inoltre, mandato per la costituzione di un consorzio tra la provincia e i comuni. Giuseppe Zanardelli intervenne nel dibattito riferendo che il ministro dei Lavori Pubblici aveva disposta la priorità della linea da Parma ad Iseo e che riteneva possibile la prosecuzione in valle. Lo Zanardelli osservava che il percorso tra Marone e Pisogne presentava difficoltà, data la particolare asperità dei luoghi. La considerazione era il punto di appoggio per avanzare un'ipotesi. Stante la necessità di non scontentare Edolo, per cui non era prevista la ferrovia, e tenuto conto delle difficoltà derivanti dalla morfologia del terreno sul tratto costiero, egli prospettava la possibilità di un collegamento Iseo-Pisogne tramite battello. Zanardelli riteneva che potesse «convenire maggiormente una guidovia fra Pisogne ed Edolo che una fra Iseo e Breno, la quale [poteva] essere supplita da un servizio lacuale di piroscafi ben regolati».

Si trattava di una proposta che, di lì a qualche anno, avrebbe suscitato notevole scandalo allorché ad avanzarla, con delle varianti, sarebbe stata la municipalità di Lovere.

In questo frangente si inseriva un episodio significativo, il cui valore pare emblematico, in quanto ci illustra una temperie segnata da un grande coinvolgimento delle comunità locali e, nel contempo, mostra come il contendere attorno a soluzioni viabilistiche varie e difformi risultasse uno dei fattori del ritardo nell'esecuzione della ferrovia camuna.

Il 26 febbraio 1882, presso il municipio di Sale Marasino, le rappresentanze di Sale, di Vello, di Sulzano e di Marone approvarono un ordine del giorno indirizzato alla Deputazione provinciale di Brescia. Si trattava della conclusione di un lavorio che durava da tempo. Le amministrazioni locali sostenevano la necessità di

> persistere nel propugnare, in luogo della ferrovia a sistema ordinario, l'attivazione della tramvia, che congiung[esse] Iseo colla Valle Camonica, come unico mezzo di viabilità, che [avrebbe soddisfatto] meglio i generali bisogni, e come quello che torna[va] di minor esquilibrio alle esauste finanze dei comuni interessati[8].

[8] ASPBs, b. 833, *Pratica Ferrovia Iseo Breno Edolo*. Il 28 settembre1881 le municipalità di Sale Marasino, Sulzano, Marone e Vello si rivolgevano alla *Onorevole Commissione* nominata allo scopo di svolgere gli atti per la costruzione della Guidovia Iseo-Pisogne. I comuni, preso atto degli esiti degli studi condotti dall'ingegner Tito Brusa chiedevano ai componenti la commissione, Sig. Francesconi Giovanni Battista, Sangalli Giuseppe e Turla Angelino, di presentare alla Deputazione provinciale gli studi e di «fare pratiche in previdenza a che la stazione ferroviaria che dovrà costruirsi in Iseo, sia posta in tale località che si presti con tutta la possibile comodità e minor spesa anche per la guidovia da Iseo Valle camonica»

Ci si rivolgeva quindi alla Deputazione provinciale, alla quale si faceva una richiesta: riducesse e sistemasse le vie e le rendesse atte alla percorrenza della Tramvia, mentre procedevano i lavori della Brescia-Iseo.

Le rappresentanze amministrative delle comunità facevano riferimento al progetto elaborato, su loro incarico, dall'ingegner Tito Brusa, che prevedeva un costo complessivo di lire 377.200, presentato alla Deputazione il 28 settembre 1881.

Quali le ragioni della opzione tramviaria sul Sebino? Il notabilato dei comuni di Sale Marasino, Marone, Sulzano e Vello si mostrava consapevole dell'importanza di dotarsi della strada ferrata.

La relazione stilata da Giovanni Battista Francesconi, per conto della Commissione per la guidovia, inviata alla Deputazione provinciale il 27 dicembre 1881, esprimeva adeguatamente le motivazioni delle comunità della sponda orientale del Sebino. Nella primavera dello stesso anno si era formata la commissione «per promuovere la costruzione d'un tramwais lungo la Riviera del Lago d'Iseo, da proseguire poi nella Valle Camonica». Ad essa aveva aderito anche «la Giunta Municipale di Pisogne (debitamente autorizzata) come da verbale 6 Novembre 1881». Dopo aver verificata la fondatezza tecnica dell'ipotesi tranviaria, si diede l'incarico di redigere il progetto all'ex capo dell'Ufficio tecnico della Provincia, ingegner Tito Brusa. Il lavoro del Brusa aveva condotto ad elaborare alcune proposte. Innanzitutto si dovevano costruire «alcuni nuovi tratti in galleria, per togliere delle curve troppo ristrette» e allargare la strada in taluni passaggi angusti. Inoltre, si doveva «intercettare lungo il tronco da Marone a Pisogne, il passaggio dei veicoli ordinarii, durante il passaggio del treno, facendoli fermare in apposite piazzette di scambio, e mettendovi lungo quel tronco un binario doppio».

Il Francesconi affrontava il nodo centrale della questione.

> Il Comitato sa[peva] pure che il Consiglio Provinciale [aveva] già deliberato di chiedere al governo la concessione di costruire una **Ferrovia economica** a **sistema ridotto da Iseo a Breno**, in continuazione ancora della ferrovia 8rescia-Iseo, ed esso non intende[va] punto di paralizzare quella deliberazione, nè arrecare ostacoli a che si po[tesse] ottenere dal Governo i sussidi riservati per le Ferrovie economiche
>
> Ma Il Comitato si [era] preoccupato specialmente di due cose e cioè la prima che volendosi fare una comunicazione Ferroviaria allo scopo di tenere unita la Valle Camonica con 8rescia, e di facilitare le comunicazioni [era] indispensabile che percorr[esse] la **strada della Riviera**, sia per impedire i trasbordi, sia per trarre maggior alimento dai Paesi della medesima, e specialmente da Sale Marasino e Marone colle loro rinomate fabbriche di lana, e colle fornaci di calce, alcune anche a fuoco continuo, e a ciò [poteva] bastare anche una ferrovia economica ad uso di tramwais, la seconda [era] quella di adottare lo **scartamento ordinario**, onde poter far viaggiare i vagoni di merci anche sulla linea 8rescia-Iseo, e metterli, mediante la stessa, [in collegamento] con tutte le altre linee della Provincia Ed anche ciò non [sarebbe stato] difficile ottenerlo perché il progetto **tecnico** non [era] ancora fatto, e perché anche collo scartamento ordinario si [poteva] ottenere la **massima economia**[9].

In conclusione, nulla ostava all'istanza che l'amministrazione provinciale avrebbe presentato al Ministero dei Lavori Pubblici. Si ponevano, tuttavia, delle condizioni irrinunciabili. La ferrovia economica avrebbe dovuto «percorrere la Riviera del Lago d'Iseo, per evitare i trasbordi e l'incertezza del viaggio [durante l']inverno in causa delle nebbie». Inoltre, doveva «essere costruita collo scartamento ordinario adattato anche per i Tramwais, allo scopo di poter utilizzare la via Brescia-Iseo». La prima condizione mostra quale doveva essere la preoccupazione delle amministrazioni locali del Sebino bresciano. Si giudicava necessario intervenire contestualmente alla realizzazione della ferrovia che sarebbe giunta a Iseo, onde non aumentare le distanze economiche che dividevano i paesi collocati a nord di Iseo dal centro più importante della sponda orientale del lago. La richiesta dello scartamento ordinario rispondeva all'esigenza di mantenere il collegamento con Iseo e, quindi, la continuità delle relazioni con Brescia.

Nello stesso tempo i comuni rivieraschi mostravano di considerare fortemente probabile, ma non auspicabile, la realizzazione del collegamento tra Iseo e Pisogne per mezzo di natanti, come accennato dallo Zanardelli, e contemplato nelle ipotesi formulate dal Comitato ferroviario per la ferrovia camuna. Si trattava di un'ipotesi, quella del battello in sostituzione di una linea di strada ferrata, affacciata frequentemente in quel torno d'anni.

Il progetto predisposto dagli ingegneri Crespi e Damioli, presentato alla Deputazione provinciale il 12 gennaio 1882, si riferiva, non a caso, al tronco ferroviario Pisogne-Edolo[10]. I due ingegneri si erano fatti interpreti di una «Società che erasi obbligata assumere la costruzione ed il successivo esercizio per 90 anni[11]», una volta che il progetto fosse stato approvato.

La determinazione di ampliare la progettazione, includendovi il tratto Iseo-Pisogne, dipese anche dalle iniziative della commissione per la guidovia della riviera del Sebino di cui si è detto. Tale commissione entrò in contatto con quella di Valle Camonica, affiancata alla quale esercitò una decisa pressione politica sulla amministrazione provinciale[12]. La Deputazione provinciale giunse quindi a richiedere il completamento del progetto riferito alla riviera sebina.

---

[9] IBIDEM, le sottolineature nell'originale

[10] Si veda D DAMIOLI, *Ferrovia o tramway nella Valle camonica. Studi comparativi*, Pisogne, Tipografia e libreria Giuseppe Ghitti, 1889 Si trattava della parziale conclusione di un iter iniziato nel 1882, allorchè gli ingegneri Diego Damioli e Giuseppe Crespi (vedi ASP8s b 833 *Pratica Ferrovia [..]* cit.) avevano presentato, il 12 ottobre 1882, domanda di assunzione della costruzione ed esercizio del tratto ferroviario tra Pisogne ed Edolo La linea, 53 chilometri circa, sarebbe stata a sistema economico ed a scartamento ridotto e si sarebbe dovuta inserire tra le ferrovie di 4ª categoria, come previsto dalla legge 29 luglio 1879

[11] IBIDEM, p. 4

[12] ASP8s, b 833, *Pratica Ferrovia Iseo-Breno-Edolo*. Il 22 febbraio 1882 Enrico Sigismondi, sindaco di 8reno, informava il *Prefetto presidente* della Deputazione provinciale dell'imminente

Il progetto del tronco Iseo-Pisogne fu presentato il 21 luglio dello stesso anno. Il Damioli, protagonista della vicenda, ne parlava in seguito col sarcasmo, un poco amaro, di colui che aveva visto svanire, assieme alla prospettiva della soluzione dell'annoso problema della viabilità valligiana, un buon affare. Egli coglieva un aspetto che caratterizzava il dibattito sul moto ferroviario locale. Si verificava una pluralità di opzioni, contraddittorie e contrastanti. La considerazione dell'importanza di scelte che sarebbero state in buona misura irrevocabili, la valutazione dei costi di realizzazione, come le esigenze espresse dalle comunità di essere partecipi delle scelte ferroviarie, portavano a proposte che si verificarono non componibili in un disegno unitario. Tram o ferrovia, ferrovia a scartamento ordinario o economico? E ancora: linea Pisogne-Edolo, Lovere-Edolo o Iseo-Breno?

Tra i vari confronti, e scontri, che accompagnarono la lunghissima gestazione della ferrovia camuna risalta quello che ebbe al suo centro la cittadina di Lovere. Centro la cui importanza economica risaliva almeno all'epoca veneta. Rilevante per la sua funzione di città porto, in quanto luogo di sbocco delle valli poste a nord del lago, Lovere aveva rinverdito i suoi fasti nell'ambito delle economie locali in seguito all'insediamento dell'opificio siderurgico Gregorini.

Il 15 aprile 1883 il Consiglio comunale della cittadina lacustre approvò un ordine del giorno in cui attestava la volontà, espressa a larga maggioranza, di separare Lovere dalla provincia di Bergamo e di aggregarla a quella di Brescia. Nel contempo nominava una commissione per gli atti conseguenti e per la sensibilizzazione dei comuni contermini, anch'essi virtualmente bresciani.

La commissione era composta dal sindaco, Gio Battista Zitti, dall'ingegner Giuseppe Casari, da Daniele Milesi, presidente della Società Loverese di Navigazione a Vapore sul Lago d'Iseo, e da Girolamo Volpi. Il 24 aprile 1883 i commissari presentarono un Memoriale[13]. In esso si esprimeva la motivazione della scelta traumatica del comune rivierasco. Dopo aver ricordato che Lovere apparteneva geograficamente alla Valle Camonica, che la valle era stata separata dalla provincia di Bergamo nel 1859 e che, con tale atto,

«convegno delle due Commissioni di Valle camonica e della riviera d'Iseo, incaricate di promuovere il prolungamento della Ferrovia da Iseo per Pisogne-Breno rd Edolo.
Le dette Commissioni intendo[eva]no addivenire [...] ad una definitiva conclusione sull'indirizzo sa tenersi onde accelerare il compimento dei voti di queste popolazioni». Il Sigismondi chiedeva che alla riunione partecipasse un rappresentante della Provincia. All'incontro sarebbe stato presente Giuseppe Tovini».
IBI, Estratto del verbale della seduta della Deputazione provinciale di Brescia, 6 Settembre 1882. La Deputazione, preso atto che «i voti del Comitato della Valle [erano] per il prolungamento della linea fino a Edolo, invece di limitarla a Breno [...] delibera[va] [...] di chiedere al Ministero che la indicazione della linea di ferrovia in Valle camonica [fosse] fatta così da Iseo a Edolo, per Pisogne e Breno».

[13] *Memoria della Commissione istituita dal Municipio di Lovere per ottenere il distacco di quel comune*, Bergamo, 1883. In appendice è riportato l'ordine del giorno di cui si è detto.

> rimase Lovere [...] quasi un membro staccato dal suo corpo, e per di più posto ad un estremo lembo di una Provincia colla quale non [potè] avere che poche o punto comunicazioni commerciali.
> Per queste condizioni di cose la Città, capo-luogo, ed il resto della Provincia Bergamasca, [avevano] sempre trascurato lo sviluppo delle forze economiche del paese di Lovere, procurandone invece a preferenza lo sviluppo di dette forze nei limitrofi centri che con esse [avevano] sbocchi più facili, onde così potessero questi sostenere le concorrenze a nostro svantaggio[14]

Se tali condizioni potevano essere, in precedenza, sopportate dalla cittadina lacustre, ora, con l'aprirsi della prospettiva ferroviaria sullo specchio del Sebino e lungo la valle, la situazione si faceva buia. Ci si riferiva alla decisione del Consiglio provinciale di Brescia, che aveva «votato di dotare anche la Valle Camonica di una ferrovia che la [congiungesse] alla Città e Provincia di Brescia».

Il documento ricordava che la legge del 1879 aveva definito i caratteri delle ferrovie da inserire nella 4ª categoria. In questa infima categoria erano collocate quelle linee di carattere locale che avrebbero dovuto «poter bastare a se stesse colle limitate risorse di cui po[teva]no disporre». In ragione di ciò, «una grandissima economia nelle spese d'impianto ed esercizio [era] una condizione sine qua non all'attivazione di questa ferrovia, ed il suo impianto d[oveva]si perciò studiare e proporzionare a questa condizione[15]».

La Provincia di Brescia aveva ipotizzato un percorso ferroviario che, «muovendo da Iseo costeggia[va] la sponda orientale del Lago fino a Pisogne, [...] penetra[va] nella Valle Camonica, seguendo la sponda sinistra dell'Oglio, e così percorre[va] sempre sul territorio Bresciano». A giudizio della commissione tale prospettiva era sconsigliata da una serie «di difficoltà tecniche ed economiche molto gravi». Si sarebbe dovuto costruire ex novo la sede di percorrenza della strada ferrata e traforare gallerie, «di molti chilometri». L'attraversamento di vari centri abitati avrebbe costretto ad abbattere «una quantità di caseggiati[16]». Inoltre, si sarebbero attraversati «diversi torrenti impetuosi e distruttori». Il percorso sarebbe stato di 75 chilometri e, pur con una progettazione minimale ed aderente al carattere economico dell'impresa, il costo sarebbe stato di «sei milioni e mezzo». Con le modificazioni necessarie, in seguito alle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il costo della linea era previsto dai commissari in non meno di otto milioni di lire.

L'onere per la provincia, L. 2.400.000, e a carico del consorzio dei comuni, L. 1.200.000, avrebbe reso ancora più gravi le condizioni di bilancio degli enti locali. La situazione era gravida di rischi: infatti l'eventuale sussidio governativo non sarebbe stato concesso prima del 1894. Sarebbe stato, dunque, necessario, qualora Provincia e comuni avessero voluto intraprendere l'opera prima di quella scadenza, anticipare

[14] IBI, p. 4.
[15] IBI, p. 5.
[16] IBI, p. 6.

l'intera somma. L'opera, era la conclusione cui il documento perveniva, avrebbe determinato la rovina finanziaria dei comuni «e insieme la rovina di Lovere[17]».

Gli estensori del documento avanzavano la proposta alternativa, che definivano la *linea di Lovere*, contrapposta alla Iseo-Edolo, ovvero la *linea di Pisogne*. Essa si basava su una combinazione «di tramvia e di navigazione a vapore». La ferrovia si sarebbe mossa da Iseo, capolinea della costruenda ferrovia, avrebbe quindi raggiunto «Lovere per la via del Lago, servendosi della Navigazione a Vapore quivi già da tempo istituita, da Lovere utilizzando la sede della strada Nazionale del Tonale, [sarebbe proseguita] fino a Breno ed Edolo, cioè per tutta la lunghezza della Valle Camonica». Ciò avrebbe determinato il mantenimento della rilevante funzione di città porto di Lovere. «La linea di Lovere non sposta[va] il movimento commerciale dalla sua via naturale da tanto tempo stabilita[18]». Al contrario si sarebbe rafforzata la confluenza sulla cittadina dei traffici delle valli Cavallina, di Scalve e Seriana, oltre che dei commerci per e dalla Valle Camonica. Senza considerare il benefico influsso sul tenore dei traffici rappresentato dallo «Stabilimento Siderurgico [...] oggi [...] il primo d'Italia [...] che quasi da solo [poteva] dar vita ad una ferrovia d'interesse locale».

La proposta alternativa rappresentava, sostenevano i commissari, una soluzione idonea ed economica[19]. Essa era più breve: solamente 60 chilometri. Il sistema misto era da ritenersi il più economico, facendo uso delle comunicazioni su acqua, il servizio dei battelli avrebbe evitato gli oneri delle importanti opere da compiersi sulla riviera orientale del lago. Non vi sarebbe stata esigenza di «nessun opera (sic) d'arte né movimenti di terra; nessuna galleria, nessun bisogno di difendersi da i torrenti essendosi a tutto ciò provveduto da tempo per la costruzione e per la conservazione della strada Nazionale», indicata come la sede della tramvia. Conseguentemente sarebbero state minori le spese di manutenzione. La strada nazionale del Tonale, che attraversava tutta la valle, sarebbe stata ulteriormente messa in valore dalla guidovia. Essa richiedeva pochi interventi per adattarla al tram. «La larghezza normale [era] la regolamentare di metri 7; le sue pendenze [erano] moderate e costanti». Entro un anno, grazie all'esecuzione di taluni progetti governativi da adottare sulla strada, la sede della guidovia sarebbe stata approntata, congiungendosi con la strada ferrata Lovere-Edolo.

Portati a termine i lavori sulla strada nazionale, era «già pronta una solida Società a costituirsi concessionaria di una guidovia a vapore da Lovere ad Edolo, la quale si [sarebbe incaricata] di costruirne l'armamento, provvederla del materiale mobile ed esercitarla a condizioni molto favorevoli alla Provincia ed ai Comuni». La Società Loverese di Navigazione era disponibile ad accordarsi, «per stabilire il

[17] IBI, p. 7
[18] IBI, p. 10.
[19] IBI, le citazioni che seguono si riferiscono alle pagine 7-11.

servizio cumulativo [...] ovvero di addivenire ad una fusione tra essa Società di Navigazione e quella concessionaria della guidovia».

Il documento si occupava, infine, di «considerazioni statistiche». Data l'esiguità del costo di costruzione e di manutenzione, la linea «col suo esercizio [avrebbe coperto] largamente le proprie spese», soddisfacendo pienamente al suo carattere di ferrovia secondaria ed economica».

La presa di posizione della cittadina lacustre non mancò di sollevare preoccupate reazioni, sia da parte bresciana sia da parte bergamasca. Tuttavia non si verificò una linea di frattura polemica che dividesse esattamente le due province. La stessa commissione ferroviaria camuna aveva ipotizzato, nel 1873, che la Brescia-Iseo si prolungasse «nella Valle Camonica con un tronco da Pisogne a Breno, mediante congiunzione dei due tronchi con vapori appositi sul Lago d'Iseo[20]». La proposta dei battelli-vapore era stata, inoltre, avanzata in Consiglio provinciale dal conte Ludovico Bettoni-Cazzago, nelle sedute del 28 e 29 marzo 1883. Prima della sortita del comune di Lovere. Nel suo intervento in Consiglio[21] il Bettoni-Cazzago aveva sviluppato delle considerazioni del tutto aderenti a quelle che abbiamo visto nel memoriale della commissione loverese. I consiglieri provinciali erano chiamati ad esprimersi circa le iniziative da assumere intorno alla «costruzione di una ferrovia da Iseo a Edolo». L'occasione era data dalle osservazioni fatte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici al progetto Crespi e Damioli.

Il clima del dibattito era caratterizzato da grande incertezza. Incertezza che, naturalmente, favoriva l'emergere delle più svariate proposte. In tale contesto Bettoni-Cazzago avanzò la proposta di realizzare «un complesso di tramvie e di servizi con piroscafi a vapore, sui quali trasportare i treni». Secondo quanto si praticava sul lago di Costanza. La linea avrebbe dovuto far capo a Lovere, non a Pisogne. Si doveva, inoltre, cogliere l'opportunità offerta dalla strada nazionale e dall'interesse, oltre che dall'obbligo, governativo a migliorarla rendendola agibile alla tramvia. Egli alludeva, inoltre, alla prospettiva dell'inserimento di Lovere nella provincia di Brescia. Il comune aveva compiuto anche in precedenza atti finalizzati a tale scopo. Il consigliere si diceva, infine, certo dei minori oneri che avrebbe comportato la guidovia Lovere-Edolo. Le reazioni dei deputati provinciali mostrarono il sostanziale isolamento della proposta dei *battelli-treno*. Il consigliere aveva, comunque, ottenuto dal Consiglio l'impegno, invero generico, di approfondire il tema del sistema integrato tramvia e navigazione, sul Sebino. Dubitando, tuttavia, che la Deputazione provinciale fosse troppo impegnata in altri studi, lo stesso si propose di raccogliere in un opuscolo, che vide la luce nel 1884, «informazioni, e dati precisi ed irrefragabili sulla questione [22]». In esso respingeva, talora con malcelata sufficienza,

[20] ASCI, b. 11/60. Circolare della *Commissione Ferroviaria di Valcamonica.*
[21] CP 1883, 28 marzo, pp. 78-79.
[22] L. BETTONI-CAZZAGO, *Battelli-treno sul lago d'Iseo*, Brescia, Stab. Tip. Istituto Pavoni, 1884, p. 4.

le contestazioni raccolte dalla sua proposta[23]. Gli era stato fatto notare che il lago di Costanza era più calmo del Sebino. Quivi, secondo alcuni suoi critici, «di frequente imperversa[va]no le burrasche [e] vi [erano] frequenti nebbie». L'onere a carico della provincia per i treni-battello sarebbe stata insostenibile e non si sarebbe trovata una società disponibile alla gestione del servizio. Infine il consigliere provinciale riportava l'obiezione, non l'unica né la più significativa, avanzata dal Tovini nelle sedute del marzo 1883: secondo questi «i vecchi compresero che non era opportuno servirsi del lago, ma preferirono la strada». L'autore impiegava le pagine seguenti nella confutazione delle contestazioni ricevute. Sul lago di Costanza, come in altre località dell'Europa nordoccidentale, le nebbie non erano meno intense né le burrasche meno virulente di quelle del Sebino[24]. Il consigliere provinciale veniva poi a trattare altri temi di carattere tecnico, con frequenti ed insistiti esempi tratti dal lago di Costanza ma anche dal servizio di chiatte della baia di S. Francisco[25]. I tempi di carico e scarico apparivano all'autore contenuti e soggetti ad essere ulteriormente ridotti. La velocità delle chiatte si poteva collocare tra i 250 metri al minuto e i 300: tra 15 e 18 chilometri orari.

Poi il Bettoni-Cazzago si occupava dei costi. Il sistema da lui proposto si presentava come molto più economico rispetto alla ferrovia; senza considerare il fatto che le eventuali disponibilità del bilancio statale si sarebbero verificate solo a partire dal 1894[26]. L'onere di un impegno impari, se raffrontato alle risorse di cui si disponeva, sarebbe gravato sulla proprietà fondiaria, «perché questa [era] la fonte di rendita che nelle condizioni de' nostri comuni, eccezione fatta per pochissimi, sarebbe [stata] chiamata a pagare[27]». Inoltre in Valcamonica «sopra 52 comuni di quel circondario, 36 eccedevano fino dall'anno [precedente] il limite normale della sovrimposta. Come [avrebbero potuto] questi sopportare nuovi eccessivi aumenti d'imposta?[28]». È stato notato che uno dei fattori che portavano i liberali moderati ad opporsi alla ferrovia risiedeva nella consapevolezza che i costi di questa scelta infrastrutturale sarebbero gravati sulla proprietà terriera[29]. Ludovico Bettoni-Cazzago mostrava di fare appello ai ceti possidenti che, peraltro, si collocavano naturalmente nei pressi delle opzioni politiche ed ideali moderate.

[23] IBI, p. 7.
[24] IBI, pp. 9-11.
[25] IBI, p. 12 Quivi il pescaggio di chiatte lunghe 76 metri e larghe 20, in grado di portare 506 tonnellate, «con doppi binari con stalli per bestiame, ecc. e la forza di 180 cavalli, tocca[va] l'immersione di metri 1,05»
[26] IBI, pp. 21-22
[27] IBIDEM.
[28] IBI, p. 23
[29] G. SPINELLI, *Treni e potere politico [...]* cit., pp. 31-32: «le spese ferroviarie erano destinate a tradursi in cospicui aumenti della sovrimposta provinciale, cioè in ulteriori aggravi del carico fiscale sopportati dalla proprietà fondiaria». I moderati rappresentavano la contrarietà dei ceti possidenti al «drenaggio di capitali da convogliare nel settore delle infrastrutture operato dalla sinistra»

L'esiguità delle opere da approntare, il fatto che non si sarebbe posto mano all'improba impresa di creare una sede per la strada ferrata lungo le aspre propaggini montuose tra Vello e Toline, rendevano, a giudizio del consigliere, la prospettiva dei battelli-treno preferibile.

Nello scritto ricompariva la questione posta da Lovere: l'idea di una strada ferrata per il collegamento Iseo-Pisogne era inopportuna: «l'adattamento [..] di questo tronco sarebbe [stato] molto costoso, anche per la tramvia. I soli ponti, che vi si [sarebbero dovuti] costrurre sarebbero [stati] al meno sei[30]». Le preoccupazioni circa un presunto danno per la valle non avevano ragion d'essere. La storia aveva decretato la preminenza economica di Lovere, inoltre «Lovere [era] il maggior centro degli affari della Valle, e lo [sarebbe stato] anco in avvenire». Il solo stabilimento Gregorini bastava a determinare un «movimento da pareggiare quasi quello della Valle intera, e a quell'opificio necessariamente la Valle [sarebbe dovuta], nell'interesse suo, accorrere[31]».

Come si è detto, lo scritto del consigliere Bettoni-Cazzago risale al 1884. Il Consiglio provinciale si riunì il 21 aprile e si aprì con una relazione del deputato provinciale Massimo Bonardi. In quella sede si ribadì la contrarietà al progetto tanto caro al comune di Lovere.

La notevole intensità che il dibattito assunse, anche al di fuori delle sedi istituzionali, è mostrata da un altro Memoriale pubblicato dal comitato promotore della ferrovia camuna in cui si censurava, tra l'altro, la linea di Lovere[32]. La ferrovia vi era intesa quale mezzo indispensabile alla crescita economica. La Valle Camonica, grazie alla strada edificata sulla riviera bresciana del lago, era stata in grado di mantenere i rapporti di scambio con la città e la pianura. Ora la strada ferrata imponeva un tornante storico a cui si doveva reagire positivamente. L'ampio memoriale ricordava che la Valcamonica era stata divisa in *partes tres* nel 1797. Una porzione era stata assegnata a Brescia, parte a Bergamo e parte alla Valtellina. Divenuta bergamasca nel 1802, essa domandò a più riprese di essere riaggregata alla provincia di Brescia. La strada rivierasca, costruita per iniziativa del comune di Pisogne, esprimeva tale ansia di riunificazione. Con l'unità nazionale la Valcamonica divenne stabilmente bresciana, nonostante Lovere facesse istanza al fine di far ottenere di nuovo la valle a Bergamo[33].

La ferrovia era essenziale per la valle dell'Oglio, che era stata naturalmente favorita dalla disponibilità di ferro, di legno e della forza motrice costituita dall'acqua, oltre che della «mano d'opera capace, robusta, ed attiva de' suoi abitanti[34]».

[30] L. BETTONI-CAZZAGO, *Battelli-treno ...[cit.]*, p. 27.
[31] IBI, pp. 27-28
[32] *La ferrovia della Valle Camonica avanti al Consiglio Provinciale di Brescia*, Memoria a cura del Comitato promotore della ferrovia e delle rappresentanze dei principali comuni della Valle Camonica, Brescia, 1883.
[33] IBI, pp. 5-7
[34] IBI, p. 7

Tuttavia, le località dotate di moderni mezzi di trasporto erano state in grado di esercitare una concorrenza esiziale alla valle. A tale carenza infrastrutturale doveva, a giudizio del Memoriale, essere ascritto l'abbandono delle fucine e degli alti forni. Ne era seguita una sorta di regressione, antropologica prima ancora che economica e sociale. I boschi erano stati depredati per garantire la sopravvivenza di popolazioni a cui era mancato l'apporto della siderurgia, «onde ad una classe di operai laboriosi, onesti ed intelligenti si [andava] man mano sostituendo una quantità di legnajuoli e capraî il cui rozzo e quasi selvaggio mestiere contrasta[va] ogni gentile tendenza, ogni educazione intellettuale e morale e si risolve[va] anziché in un lavoro economicamente proficuo in una vandalica devastazione dei boschi[35]». L'emigrazione si presentava quale soluzione obbligata per i valligiani. Non era mancata la consapevolezza della crisi e, per farvi fronte, si individuava la soluzione nella strada ferrata. Già nel 1874, preso atto della realizzazione delle ferrovie economiche in Italia, «si predispose un progetto di massima di un primo Tronco Breno-Pisogne»[36], consapevoli dell'urgenza di dotare la valle di mezzi di infrastrutture adeguate.

In tale contesto di urgenza espressa in toni drammatici, il memoriale affrontava la questione rappresentata da quello che definiva il «controprogetto del comune di Lovere». La rilevanza del tema si rileva anche dal fatto che ad esso erano dedicate 30 pagine, sulle 71 totali.

La proposta avanzata dal Bettoni-Cazzago nella seduta del Consiglio provinciale del marzo 1883 si era rivelata parte di un disegno più vasto. Essa «si coordinava ad un disegno e ad un progetto escogitato e prestabilito dal Comune di Lovere allo scopo di scongiurare il pericolo di cui si temeva minacciato pei suoi commerci nel caso che avesse finalmente luogo la tanto desiderata congiunzione della Valle Camonica con Brescia per mezzo della ferrovia[37]». Una circostanza lo confermava, a parere degli autori del Memoriale. Al documento della commissione nominata dal Consiglio comunale di Lovere faceva seguito, pochi giorni appresso, analogo scritto anonimo che gli autori ritenevano opera di un «rappresentante di una Società di tramways che era a questo effetto già entrata in trattative col Comune di Lovere[38]».

Nella ricostruzione che ne faceva il Memoriale si accennava anche ad accordi intercorsi, che avrebbero subordinato l'accettazione della proposta di Lovere, da parte della Deputazione provinciale di Brescia, alla contestuale richiesta della cittadina sebina di essere aggregata al bresciano[39].

[35] IBI, p. 8.
[36] IBI, p. 10.
[37] IBI, p. 42.
[38] IBI, p. 43.
[39] IBI, p. 44. Il Memoriale ricordava che nel verbale della seduta del 15 aprile 1883 del consiglio comunale di Lovere si trovava, tra l'altro, cenno esplicito ad un incontro che «erasi tenuto [...] in Brescia tra due rappresentanti la Giunta Comunale di Lovere e quella di navigazione, ed il rappresentante una Società assuntrice di tramwais, il quale aveva assicurato che qualora il

Dopo aver discusso e rigettato la tesi loverese secondo cui la ferrovia sarebbe stata molto più onerosa del sistema integrato battello-treno[40], il comitato ferroviario trattava della questione infrastrutturale in rapporto alle peculiarità delle economie locali[41].

La tramvia di Lovere avrebbe servito 5400 abitanti (dei comuni di Lovere, di Castelfranco e di Volpino). Il treno lungo la riviera avrebbe invece servito un territorio di 12.695 abitanti.

Se si considerava l'influsso dei mezzi di comunicazioni sulle attività produttive, la tramvia avrebbe favorito l'escavazione di volpinite e agevolato i traffici dell'opificio siderurgico Gregorini. Non vi sarebbe stata, tuttavia, altra possibilità di attivare nuove attività ad energia idraulica, mancando corsi d'acqua utilizzabili lungo il percorso della guidovia. Al contrario, la ferrovia avrebbe attraversato luoghi industriosi, «nei quali [...] rispettivamente esercita[va]nsi già a quest'ora forni e fucine, escavazioni di pietre da macina, di gesso, di barite, (il cui commercio [andava] sempre più sviluppandosi), escavazione, cottura di calce, lavorazione della lana e della seta, e trovasi ad ogni tratto ragguardevoli corsi d'acqua, che po[teva]no dar vita ad altre nuove industrie». Per ciò che concerneva la Gregorini, certamente uno degli stabilimenti più importanti d'Italia, esso si sarebbe agevolmente collegato a Pisogne con tronco ferroviario di soli 4 chilometri. Il Memoriale paventava che la provincia di Bergamo potesse approfittare della deviazione dei traffici della Valle Camonica se fosse stata realizzata la malaugurata ipotesi loverese[42]. Non a caso quell'amministrazione provinciale [aveva provveduto] «già alli studi necessari per l'attuazione di una tramvia da Bergamo a Lovere»

La conclusione[43] era rivelatrice dell'esistenza di profondi dissensi intorno al da farsi anche in Valcamonica. Dissensi che spiegano taluni tratti veementi della polemica. Lovere, infatti, «non si peritò anche dal battere alle porte di molti Sindaci e Privati della Valle Camonica per provocare da loro inconsulte adesioni ad un progetto che tornerebbe contrario ai loro stessi interessi». Tuttavia la provincia di Brescia era impegnata da più atti deliberativi assunti. Disattenderli avrebbe significato scuotere «la fiducia e l'autorità morale, di cui questa rappresentanza [doveva] essere ed [era] meritatamente circondata».

Consiglio Comunale di Lovere, facesse richiesta regolare tendente la sua annessione alla Provincia di Brescia, detto rappresentante si [sarebbe obbligato] ad inoltrare tosto domanda al Ministero per la riduzione del piano stradale sulla via nazionale Lovere-Edolo, e chiederne la concessione e l'esercizio».
[40] IBI, p. 47. Il documento svolgeva due ordini di considerazioni. Innanzitutto, rispondendo alle critiche che definivano l'opera ferroviaria camuna troppo onerosa, in rapporto a quello che sarebbe stato l'utile di esercizio, affermava che le ferrovie in generale determinavano la rinascita economica dei territori. Inoltre, lo sviluppo economico alla fine avrebbe compensato l'esercizio ferroviario. Infatti «le prime linee ferroviarie diventarono profittevoli a mano a mano che s'aumentava il loro numero, e quello delle loro confluenti o diramazioni».
[41] IBI, pp. 56-57.
[42] IBI, pp. 58-63.
[43] IBI, pp. 70-71.

Nel giro di un anno, con un crescendo di intensità negli ultimi mesi, sarebbe più corretto dire negli ultimi giorni, prima della seduta del Consiglio provinciale bresciano, tenutasi il 21 aprile 1884, si accumularono prese di posizione come quelle già viste. Il fronte camuno non era monolitico, tutt'altro. In due petizioni 43 comuni dell'alta Valle Camonica[44], del Mandamento di Edolo e delle limitrofe comunità bergamasche, si rivolsero alla Deputazione provinciale e fecero sentire la loro voce in favore della tramvia e della connessione tra navigazione e trasporto su ferro. Le municipalità prendevano atto dell'espressa volontà politica della Provincia di Brescia di attuare, sia pure in previsione di un prolungamento futuro, la linea ferrata tra Iseo e Breno. Qualora poi si fosse anche prospettata la linea per tutta la valle, si consideravano i costi proibitivi della realizzazione, che sarebbero stati incrementati per la necessità di nuovi studi necessari alla revisione del progetto secondo quanto richiesto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Da qui l'adesione alla proposta di costruire la tramvia camuna, considerata componente della costruenda guidovia a vapore che avrebbe, in futuro, congiunto Rovato con Edolo.

La commissione nominata dal comune di Lovere cercava di capitalizzare il vasto consenso espresso per la sua proposta dagli enti locali valligiani. Il 10 aprile 1884 si rivolgeva alla Deputazione provinciale di Brescia. Era un appello ai consiglieri che si sarebbero occupati di lì a poco del tema. La «guidovia a trazione meccanica fra Edolo-Corna-Lovere e mediante la Navigazione a vapore fra Lovere ed Iseo» era la

> soluzione più favorevole agli interessi della Provincia Bresciana e nel tempo istesso al soddisfacimento dei bisogni e dei desideri dell'intera Valle Camonica, poiche [era] invocata ed appoggiata dal voto di ben quarantatre Municipi della Valle, [aveva] il concorso della Provincia di Brescia che provvede[va] per la sistemazione del tratto di strada Nazionale fra Corna e Lovere, [aveva] il concorso della Società di Navigazione a Vapore sul Lago d'Iseo, che provvede[va] per i trasporti tra Lovere e Iseo, [aveva ricevuto] l'offerta di un concessionario che si assume[va] l'obbligo dell'armamento e dell'esercizio senza sussidi né garanzie da parte della Provincia e dei Comuni interessati[45].

Tra le altre considerazioni intorno alla convenienza della linea caldeggiata da Lovere, la commissione osservava, rassicurante, che «ambidue le linee fa[ceva]no capo ad Edolo da una parte e ad Iseo e Brescia dall'altra» l'unica novità era costituita dal passaggio da Lovere. Non era certo il caso di fare del campanilismo, quando si trattava di decidere il futuro del Sebino e della Valle Camonica. Inoltre «Non [aveva Lovere] votato per essere annesso anche amministrativamente alla Provincia Bresciana?»

Le prese di posizione pro e contro la tramvia, pro e contro la ferrovia, si andarono dunque addensando a ridosso dell'importante scadenza costituita dalla riunione del Consiglio provinciale del 21 aprile 1884[46]. La riunione del Consiglio provinciale fu preceduta da una relazione, datata 1° aprile, stesa dal consigliere avvocato Eugenio Bonardi, a nome della Deputazione. In essa era ripercorsa la vicenda ferroviaria locale.

Era un utile messa a punto di una vicenda complicata, e lungi dall'essere avviata a conclusione. In effetti la relazione di Bonardi, accurata nella ricostruzione delle vicende ferroviarie, lascia in chi la legga la sensazione di uno stallo, in cui l'ottimismo della volontà non trova supporti esperibili concretamente nell'immediato.

Eugenio Bonardi sottolineava il carattere strategico della ferrovia camuna, la strada litoranea non bastava a sostenere un'economia dalle molte potenzialità, ma attualmente funestata dalla grave crisi siderurgica[47]. Usufruendo delle opportunità offerte dalla legge 29 luglio 1879, n° 5.002, il Consiglio provinciale nelle due importanti sedute, del 12 settembre e del 17 novembre 1879, aveva incaricato la Deputazione di avanzare la richiesta di inserimento della linea camuna nei 1530 chilometri di linee secondarie finanziabili. Considerazioni di opportunità economica avevano spinto a individuare nel tratto Iseo-Pisogne-Breno l'oggetto della richiesta di concessione[48]. Dopo la stesura del progetto Damioli e Crespi a cui si è accennato, l'8 marzo 1882 il Consiglio decideva di stanziare 3.000 lire per la stesura dello studio di tutta la linea, sino a Edolo, per 75 chilometri. I costi previsti dalla nuova progettazione ammontavano a 6.400.000 lire. Si trattava, tuttavia, di una previsione

[44] ASBs, CZ, b. 805 [...] cit. Un documento, datato Edolo 30 novembre 1883, era siglato da 18 giunte municipali del Mandamento di Edolo, vale a dire dei comuni di Edolo, Mù, Monno, Incudine, Vezza d'Oglio, Temù, Montagna, Villa d'Allegno, Ponte di Legno, Malonno, Grevo, Loveno, Berzo Demo, Sellero, Sonico, Cevo, Cortenedolo e Corteno. In esso si informava l'opinione pubblica di aver aderito all'iniziativa promossa dal «Sig. Ing. Lodrini allo scopo di ottenere l'adesione di questi Comuni alla costruzione di una linea di TRAM a vapore da Rovato ad Edolo.
Considerato che le pratiche in corso per una ferrovia Iseo-Edolo non presenta[va]no probabilità di buon esito in vista che il Consiglio Provinciale di Brescia, non [aveva] autorizzata la Deputazione agli studi occorrenti.
Considerando che quand'anche [fosse stata] decretata e costruita una ferrovia Iseo-Breno, questa non avrebbe [avuto] alcun utile scopo per questo Mandamento, il quale [sarebbe restato] nelle attuali condizioni di viabilità colla triste prospettiva della impossibilità assoluta di poter in avvenire costituire un consorzio per il prolungamento fino ad Edolo». Il documento concludeva ritenendo la linea tramviaria più alla portata. Inoltre vi erano già degli aspiranti concessionari.
Il secondo documento, più conciso nelle motivazioni ma di tenore analogo, era stato redatto dalla giunte municipali di altri 25 comuni Bresciani e bergamasche (Malegno, Lozio, Ossimo, Capo di Ponte, Ono S. Pietro, Losine, Cervino, Niardo, Braone, Ceto, Schilpario, Azione, Oltrepovo, Vilminore, Colere, Angolo, Terzano, Garzone, Lovere, Castro, Bossico, Costa Volpino, Rogno, Anfurro e Mazzunno).

[45] IBI, lettera della Commissione del comune di Lovere alla Deputazione provinciale di Brescia, 10 aprile 1884.

[46] Si cita da ASBs, CZ, b. 822, *Relazione della Deputazione Provinciale al Consiglio intorno alla Ferrovia di Vallecamonica*, a stampa, 1° aprile 1884. La relazione fu letta e discussa il 21 aprile. Si veda anche CP 1884, 21 aprile, pp. 13-35. La discussione continuò anche nella successiva seduta del 22, pp. 38-48.

[47] IBI, p. 1. La Valle Camonica si trovava «di nuovo scacciata da ogni centro commerciale, perché le ferrovie solcanti la vasta pianura lombarda [avevano] assorbito pella celerità impressa al movimento economico tutta l'attività del paese».

[48] IBI, pp. 2-3.

soggetta ad incremento. Infatti il ministero dei Lavori Pubblici, il 31 ottobre 1882, richiedeva talune modifiche. Nella stessa occasione il ministero metteva in dubbio la precisione delle previsioni di spesa[49]. La questione ferroviaria fu momentaneamente accantonata a causa delle «desolanti inondazioni del 1882».

Il tema fu riproposto nelle sedute del marzo 1883. In quella sede si confrontarono le varie opzioni. La maggioranza individuò il «sistema preferibile» nella ferrovia economica a scartamento ordinario. Secondo altri il binario doveva essere ridotto come previsto dagli ingegneri Damioli e Crespi. Alcuni, infine, si erano pronunciati per la guidovia Lovere-Edolo.

Il relatore ricordava che l'assemblea aveva discusso intorno all'alternativa se chiedere l'iscrizione della ferrovia camuna nei 1530 chilometri previsti dalla legge, oppure domandare al governo la concessione della linea[50]. Nel primo caso il consorzio degli enti locali, da costituire obbligatoriamente, si sarebbe impegnato per una spesa pari ai 4/10 dell'onere totale. Nel secondo caso gli enti interessati avrebbero dovuto disporre di tutta la somma immediatamente. Infatti era previsto, in questo caso, l'anticipo da parte loro della quota governativa dei 6/10 del costo totale dell'opera. Pur propendendo per la prima ipotesi non si escluse neppure la concessione, a patto che fosse stato preliminarmante individuato il concessionario. In questo caso si sarebbero diminuiti i tempi di realizzazione dell'opera. Si doveva considerare che gli stanziamenti previsti dalla legge, nell'arco di tempo dal 1880 al 1900, erano impegnati fino al 1894. Nel 1883 si scelse la prima ipotesi. La Deputazione avrebbe sostenuto i 2/3 degli oneri, il restante sarebbe stato a carico dei comuni. Si dava mandato, quindi, per la costituzione del consorzio della ferrovia camuna.

I termini fissati per la presentazione degli studi, la sessione ordinaria del Consiglio provinciale del 1883, non furono rispettati. Il «progetto [...] di ferrovia economica a scartamento ordinario da Iseo a Edolo», in tre tronchi, Iseo-Pisogne, Pisogne-Breno, Breno-Edolo, fu approntato dall'Ufficio tecnico della Provincia l'anno seguente e comportava un costo di 7.032.000 lire[51]. Si trattava di uno studio condotto attraverso un serrato confronto con la progettazione Damioli-Crespi. Rispetto a questa, l'Ufficio tecnico proponeva talune rilevanti variazioni[52]. Si prevedeva una ferrovia a scartamento ordinario onde favorire la connessione con la rete ferroviaria generale. Allo scopo era stata allargata la «sede di 55 cm», i raggi di

[49] IBI, pp 3-4 All'ottavo punto dei rilievi mossi dal Ministero si avanzava il dubbio «che il prezzo chilometrico di L 110,683 [per il tratto Iseo-Pisogne] e le L 74 212 [da Pisogne a 8reno fosse] inferiore al costo reale a cui [sarebbero potuti] ascendere i lavori». Si svolgevano osservazioni sull'accuratezza del progetto, giudicandolo strumento di massima, e si suggerivano soluzioni tecniche e ipotesi di tracciato difformi dalle proposte

[50] IBI, pp. 5-6

[51] IBI, p 7. La spesa prevista per il primo tratto era di L 2.368 000, il secondo sarebbe costato L 2 011 000, infine, per il tratto 8reno-Edolo, era preventivato un onere di L 2 653 000

[52] IBI, pp 7-8

curvatura erano stati incrementati, dai 70 metri dell'ipotesi Damioli-Crespi a 100 metri, inoltre si era rinforzato l'armamento. Tra Pisogne e Darfo si era individuata la sede presso la strada nazionale. Il tratto Darfo-Breno aveva subito delle modifiche nel tracciato: la strada ferrata, tra i due comuni, era prevista dall'Ufficio tecnico non più a sinistra dell'Oglio, bensì a destra. Si riteneva che, in tal modo, più numerosi sarebbero stati i comuni toccati e si sarebbero evitati i lavori per le gallerie. Si sarebbe facilitata poi «la salita a Breno». Senza considerare che la stazione di quest'ultimo paese si sarebbe collocata, secondo la primitiva ipotesi, «nel profondo di una valle». Tra Breno e Capo di Ponte Damioli e Crespi avevano previsto un tracciato che si collocava tra la strada nazionale e il fiume, «in condizioni pericolosissime». Ora era stato previsto «dalla parte opposta e [...] tenuto, salvo poche tratte, in deviazione», in ragione di «un andamento planimetrico ed altimetrico che non [poteva] essere seguito dalla ferrovia».

Bonardi giungeva, quindi, ad affrontare l'ipotesi della tramvia e dei battelli-treno[53]. Per decretarne la cancellazione. Dai rilievi condotti dall'Ufficio tecnico, si era giunti alla conclusione che, tenendo conto delle prescrizioni del «capitolato generale di concessione delle tramvie in provincia [...] in vigore», sarebbe stato impossibile costruire il tratto Cedegolo-Edolo. Le pendenze eccedevano quelle previste dal capitolato. Tra Darfo e Breno si sarebbero dovuti costruire vari tratti in deviazione, analogamente a quanto previsto per la ferrovia. Peraltro, le spese quantificate dall'ufficio tecnico, per la sistemazione stradale da Iseo a Darfo, sarebbero state maggiori del contributo che la provincia avrebbe dovuto corrispondere se la ferrovia fosse stata limitata al tronco Iseo-Breno. La guidovia era, inoltre, giudicata non adeguata alle esigenze di trasporto della Valle Camonica, «vista anche la natura dei carichi che [avrebbe dovuto] trasportare». L'esigenza di sistemare la guidovia in gran parte in sede propria rendeva irrealistica la domanda al governo di sistemare la strada.

Il relatore si occupava, poi, del «sistema di trasportare i treni sul lago da Iseo a Lovere nel caso che si credesse di attivare una tramvia Lovere-Edolo». Le spese che tale sistema avrebbe richiesto lo sconsigliavano. Il Bonardi, sulla scorta della relazione dell'Ufficio tecnico, svolgeva delle considerazioni critiche allo scopo di motivare il rifiuto dell'ipotesi avanzata da Bettoni-Cazzago e dalla municipalità loverese.

Il servizio di trasporto lacuale poteva essere organizzato in due modi: «l'uno coi vapore-treno, l'altro colle chiatte da rimorchiarsi con forti vapori ». Nel primo caso i natanti dovevano essere molto ampi, in grado di contenere almeno due linee con i vagoni. All'imponenza del carico avrebbe dovuto corrispondere un pescaggio adeguato. Ciò avrebbe reso inservibili molti dei tradizionali attracchi, si sarebbero dovuti costruire porti «molto più addentrantisi nel lago». I frequenti trasbordi e la

[53] IBI, pp 8-10.

macchinosità delle operazioni di carico e scarico avrebbero reso il servizio lento e scomodo per i passeggeri. L'uso delle chiatte avrebbe determinato analogo rallentamento del servizio.

L'esigenza di acquistare, per essere in grado di fornire «un servizio appena mediocre», almeno «tre nuovi vapore-treno, oppure tre vapori rimorchiatori con sei zattere», assieme alle spese per l'edificazione di nuovi approdi, per i galleggianti da disporre lungo il percorso onde segnalare la rotta in caso di nebbia e, ancora, l'onere derivante dall'assunzione di numeroso personale rendevano non conveniente il sistema dei battelli-treno e, in ogni caso, molto meno vantaggioso «del tronco della ferrovia Iseo-Pisogne».

Ciò che importa rilevare è il rifiuto netto ed ufficiale di soluzioni viabilistiche diverse dalla ferrovia. Si chiudeva in tal modo, con la sanzione negativa del Consiglio provinciale, la questione posta da Lovere[54]. Il relatore non poteva non riconoscere che la cittadina deteneva una forte rilevanza e che non poteva essere ignorata[55], come del resto le vicende successive non mancheranno di confermare.

La relazione si chiudeva con una notizia non buona[56]. Comparse sulla stampa indiscrezioni che davano quasi esaurite le concessioni dei 1530 chilometri previsti dalla legge del 1879, la Deputazione aveva voluto verificarne la fondatezza con una nota indirizzata al ministero dei Lavori Pubblici il 25 febbraio 1884. In essa si domandava che il ministero non procedesse, per un certo periodo, ad altre concessioni, dando così modo alla provincia di Brescia di approntare il progetto a norma di legge e di completare le pratiche. L'8 marzo la risposta spegneva le speranze. I ritardi nella «presentazione del progetto definitivo e degli altri atti stabiliti dall'art. 10 della Legge» avevano reso impossibile gli atti governativi conseguenti. Il Bonardi riteneva, tuttavia, fossero legittimate delle residue aspettative. Infatti risultava che il governo stava compiendo delle opere di difesa «sul crocicchio di quelle importanti strade derivanti dal confine che fan capo ad Edolo». Il relatore trovava materia per alimentare delle speranze da una constatazione e da un'ipotesi: restavano non assegnati circa 27 chilometri; si poteva inoltre ipotizzare che, tra le province assegnatarie, ve ne fossero alcune che non

[54] CP 1884, 23 aprile, pp. 77-91. In quell'occasione il consiglio provinciale aveva dato il proprio assenso unanime all'aggregazione del comune di Lovere alla provincia di Brescia. Era un atto non influente, in quanto sarebbe stato necessario un pronunciamento parlamentare. Si riteneva trattarsi di «una espressione di desiderio». Il consiglio riteneva che la richiesta non fosse in alcun modo strumentalmente legata alla questione ferroviaria. Ci fu chi, come Giusepe Tovini, andò oltre, chiedendo l'aggregazione anche dei comuni del mandamento di Lovere posti sulla riva destra dell'Oglio.

[55] ASBs, CZ, b. 822, Relazione della Deputazione [...] cit., p. 10. Il relatore non mancava di riconoscere la «grande importanza di Lovere pel suo commercio colla Vallecamonica della quale [era] uno scalo di primo ordine per le comunicazioni della parte del lago con Brescia e colla provincia, e per la vicinanza delle ferriere Gregorini di Castro, le quali [avrebbero potuto] dare e [avrebbero dato] certamente un rilevante movimento così alla ferrovia come ad un Tram che si [fosse attivato] in Valle Camonica».

[56] IBI, pp. 9-14.

possedevano i requisiti di legge e, dunque, non sarebbero state, all'atto pratico, giudicate degne della concessione.

A tre giorni dalla nota del governo, l'11 marzo, la Deputazione provinciale, senza riunire il Consiglio, deliberò di assumersi l'onere dei 2/3 delle spese per la ferrovia e di domandare l'iscrizione della linea Iseo-Edolo tra le ferrovie di 4ª categoria. Il Ministero rispose che avrebbe tenuto conto della richiesta per eventuali provvedimenti.

L'avvocato Bonardi non poteva nascondere il nulla di fatto a cui la vicenda era approdata. Il quadro appariva dominato dalla chiusura delle prospettive di soluzione a breve termine. Essa pareva inoltre allontanarsi anche a causa di esigenze, spesso divergenti, espresse dagli enti locali. Comuni, territori e corpi morali avanzavano richieste che finivano per ostacolarsi vicendevolmente. D'altra parte l'entità e le dimensioni finanziarie dell'opera spingevano a proporre soluzioni riduttive, che inevitabilmente sollevavano le proteste degli esclusi. È il caso della inclusione o meno del tratto Breno-Edolo nella ferrovia camuna. Nella frettolosa domanda del marzo si faceva cenno alla Iseo-Edolo. Lo stesso relatore tuttavia, prendendo atto del fallimento della proposta, ricordava che alcuni rappresentanti della valle si erano espressi per soluzioni graduali; si proponeva di dare la precedenza ai 54 chilometri della Iseo-Breno.

Non restava che confidare in nuove leggi che avrebbero agevolato la realizzazione delle reti locali di comunicazione ferroviaria, nonché sull'attivismo del Comitato ferroviario camuno, che aveva in corso trattative intorno ai primi due tronchi con una società privata.

Nel corso del dibattito il relatore informava che la guidovia camuna aveva ottenuto una valutazione negativa dall'ufficio tecnico[57]. L'assemblea prendeva poi atto, con tre voti contrari, della deliberazione presa dalla Deputazione l'11 marzo 1884, in cui si domandava l'inserimento della linea Iseo-Edolo tra le ferrovie di quarta categoria, «limitando però l'impegno della Provincia al tronco Iseo-Breno e ai suoi due terzi di contributo sui quattro decimi assegnati al Consorzio». Il prolungamento fino ad Edolo non era negato; ma necessariamente previsto in un secondo tempo.

Il dibattito aveva fatto registrare le posizioni note, si erano manifestate, minoritarie e tenaci, le proposte di attivazione della tramvia. Ludovico Bettoni Cazzago aveva riproposto la *linea di Lovere*. Giuseppe Tovini aveva definito la grande adesione che la proposta della guidovia aveva riscosso tra i comuni del

[57] CP 1884, 21 aprile 1884 [...] cit. Gli studi dell'Ufficio tecnico della facevano ritenere troppo gravose le spese per la guidovia camuna proposta da Lovere. Il contributo per la ferrovia camuna sarebbe stato di 1.875.000 lire a fronte dei 3.000.000 di lire, tutti a carico delle comunità locali, necessari per attivare la tramvia. La *linea di Lovere* costituiva, e tale era la motivazione fondamentale del suo rigetto, danno inaccettabile per Pisogne.

mandamento di Edolo, frutto di disinformazione. In qualche modo, si era estorto un parere avverso alla ferrovia tradendo la buona fede dei camuni. In ogni caso, egli riteneva trattarsi di dissenso recuperabile con un'opera di convincimento da dispiegare con sollecitudine.

La situazione, anche nelle ipotesi più ottimistiche, si sarebbe potuta evolvere positivamente, come aveva osservato lo stesso Bonardi, non prima della seconda metà degli anni Novanta. A dodici anni dalle sollecitazioni toviniane per la ferrovia camuna, a cinque dalla prima presa di posizione ufficiale per la strada ferrata lungo la valle dell'Oglio, non restava che sperare nel futuro.

4

Il rilancio zanardelliano

Come già nel 1879, fu un provvedimento legislativo emanato nel 1885 che permise di pensare la ferrovia camuna come a una prospettiva esperibile in tempi accettabili. Fu Giuseppe Zanardelli ad animare questa nuova fase, assumendo platealmente posizione in Consiglio provinciale con un discorso nelle intenzioni storico, che si proponeva con tutta evidenza quale segno tangibile di una politica di modernizzazione. Nella seduta 14 aprile 1885[1] lo statista bresciano, presidante del Consiglio provinciale, abbandonava la sua funzione *super partes* nel consesso, «intendendo egli di prendere la parola per appoggiare la proposta della Deputazione Provinciale» relativa alla domanda di iscrizione della linea Iseo-Edolo fra le ferrovie secondarie. Si trattava di una seduta sollecitata anche da una lettera, indirizzata alla Deputazione provinciale dal comitato ferroviario camuno, a firma, tra glia altri del Tovini[2].

Il fatto nuovo consisteva nella presentazione in parlamento delle nuove convenzioni ferroviarie. Esse avevano ricevuto un primo assenso nella Camera dei deputati, sarebbero state approvate definitivamente di lì a pochi giorni, il 27 aprile, con la legge n° 3043. Con esse si aumentavano di mille chilometri le ferrovie di quarta categoria finanziabili. La novità più rilevante risiedeva nella riduzione della quota che avrebbero dovuto sborsare i consorzi dei comuni: solo un decimo del costo totale dell'opera, qualora i consorzi costituiti tra gli enti locali rinunciassero alla partecipazione agli utili netti degli esercizi ferroviari. Il risparmio sarebbe stato notevole. Per la sola Brescia-Iseo, sarebbe stato di 275.000 lire. Ammesso che la spesa totale per la ferrovia camuna ammontasse a otto milioni di lire, così si

---

[1] CP 1885, 14 aprile, pp 39-53 Ciò che colpisce è il fatto che nel dibattito non si faranno sentire le voci legate al comitato e lo stesso Tovini non pronuncerà alcun intervento, lasciando in piena luce il solo Zanardelli.

[2] ASPBs, b. 833, *Ferrovia Iseo Breno Edolo Scartamento ridotto*. La lettera, non datata, ma da collocare nei giorni precedenti la riunione del riunione del Consiglio provinciale, prendeva atto della approvazione, alla Camera dei Deputati, della legge che prevedeva stanziamenti per altri 1000 km di ferrovie di 4ª categoria. Si trattava di una grande opportunità. Ora nulla ostava alla previsione realistica di edificare la «ferrovia di Valle camonica da Iseo ad Edolo». Data la prevedibile ressa di postulanti, vi era il rischio di arrivare tardi ancora una volta.

esprimeva Eugenio Bonardi, «il decimo spettante al Consorzio in 800 mila lire [sarebbe diminuito], per l'accennato risparmio delle 275 mila, a sole L. 525 mila[3]». La limitazione della linea al tratto tra Iseo e Breno, contenuta nella deliberazione dell'aprile dell'anno precedente non aveva più senso, data l'esiguità della spesa da affrontare.

Il discorso di Giuseppe Zanardelli nel Consiglio provinciale si segnalava per l'ampio respiro. Esprimeva la soddisfazione di poter ascrivere alla politica liberale un atto decisivo per le sorti della Vallecamonica e della provincia. Il frangente storico era propizio, di lì a poco si sarebbe inaugurata la Brescia-Iseo. Si trattava di una tappa fondamentale del processo di modernizzazione interpretato anche quale mezzo di costruzione di una società moderna. Come noto, la politica ferroviaria era uno degli ambiti in cui ci si proponeva di battere in breccia le roccaforti clericali e reazionarie. Si comprende, allora, l'enfasi posta dal politico bresciano in un'occasione in cui pareva possibile completare l'opera, sviluppando nella grande vallata dell'Oglio una moderna viabilità.

Lo Zanardelli era indotto ad «uscire dalla neutralità», per la prima volta da che ricopriva la carica di presidente del Consiglio provinciale. Avvertiva il dovere morale di riconoscenza nei confronti della valle. Egli ricordava le richieste frustrate, dominante l'impero austro-ungarico, di riunificazione con la provincia bresciana. Il congiungimento, contemporaneo all'unificazione nazionale nel 1859. La Valcamonica anticipava il congiungimento con la provincia, costruendo la strada litoranea sebina, mostrando la consapevolezza di far parte della comunità di destino bresciana. Da qui discendeva, per l'amministrazione provinciale, il «dovere di gratitudine morale di non dimostrarsi dammeno». La conclusione di questa parte del discorso zanardelliano mette in risalto il primato della politica di cui s'è detto in precedenza che, se si poteva coniugare con la pratica spregiudicata del potere, assumeva qui le tonalità della voce ispirata alla volontà di progettare il futuro, oltre le contingenze: qualora «si dovesse affrontare un disavanzo finanziario per compiere questo dovere, nel trasgredirlo si [sarebbe affrontato] invece un disavanzo morale, e fra i due disavanzi dichiara[va] che più lo sgomenta[va] il disavanzo morale».

Vi era, inoltre, da soddisfare un'esigenza di «giustizia distributiva». Non si poteva continuare a permettere che il viaggio dalla valle Camonica al capoluogo fosse paragonabile, per incomodi e per durata, a quello da Brescia a Roma. I provvedimenti legislativi in fase di approvazione rendevano poi tale dovere molto poco oneroso. Non sarebbe servito neppure il consorzio tra gli enti locali. La provincia avrebbe potuto provvedere alla spesa, facendosene carico completamente.

La ferrovia camuna avrebbe favorito i collegamenti e i trasporti, adducendo vantaggi non solo alla valle, bensì a tutta la provincia. Avrebbe connesso i territori

[3] CP 1885, 14 aprile, pp. 39-40.

bresciani con i «mercati del Trentino e della Svizzera» tramite la «via del Tonale, dell'Aprica e del Mortirolo». Zanardelli osservava che il legame della valle dell'Oglio con il bresciano era un dato storico, per nulla scontato. Accennava alla necessità di costruire tale unione con opere concrete che portassero alla valle il soffio vivificante del lavoro e dell'industria. La ferrovia era la principale di tali opere. Essa avrebbe messo in valore quel «tesoro di forze idrauliche, le quali, ove si trovassero presso una via ferrata, potrebbero dare prospera vita a quelle industrie, la cui mancanza forma la causa della povertà del nostro paese».

Egli non mancava di rammentare il proprio impegno nelle sedi parlamentari, quando si trattò di affrontare il tema delle convenzioni ferroviarie e la sua azione «per lo sgravio delle Provincie, collo sguardo sempre intento a questo interesse non soltanto vitale ma capitale per Brescia».

Nei pochi interventi successivi si registrava la concordanza con la proposta della Deputazione. Lo stesso consigliere Bettoni Cazzago aderiva, stante la riduzione dell'impegno finanziario, all'idea della ferrovia camuna. Permaneva il dissenso intorno alla costituzione del consorzio. Contro i voti espressi da Zanardelli, il Consiglio lasciava, infatti, aperta la necessita di costituirlo[4]. La provincia rinunciava al diritto di partecipare agli utili della gestione ferroviaria della linea Parma-Brescia-Iseo, come della futura ferrovia camuna, e ribadiva la richiesta di una strada ferrata che avrebbe dovuto seguire la linea Iseo-Pisogne-Breno-Edolo.

Pare di poter dire che, in questa occasione, la prospettiva politica zanardelliana in materia ferroviaria si manifestò con taluni tratti esemplari. In alcuni appunti dello statista bresciano[5] emerge una prospettiva politica che attingeva ad una motivazione ideale liberista e che, nel contempo, si sforzava di tenere in considerazione la specificità del nostro paese. Lo scritto si occupava dell'esercizio delle ferrovie. Se esso fosse da mantenere in mano allo stato o piuttosto lasciato ai privati. Ad eccezione del Belgio, che aveva ottenuto effetti disastrosi[6], ovunque le ferrovie erano esercite da società private. Zanardelli riprendeva, in quest'occasione, le note posizioni per cui la gestione statale era da evitare anche allo scopo di scongiurare il venir meno del patto di fiducia tra governati e governanti, qualora si fosse voluta perseguire, da parte dello stato, la logica del profitto[7]. Ai suoi occhi si ripresentavano due casi emblematici, e negativi: la Francia della Comune e la Prussia bismarckiana[8].

[4] CP 1885, 14 aprile, p. 53. La Deputazione provinciale, «assumendo l'obbligo di concorrere per l'intero contributo incombente alla Provincia ed ai Comuni interessati, è fin d'ora incaricata a provvedere [...] alle pratiche per la costituzione del consorzio».
[5] ASBs, CZ, 799, *Ferrovie,* appunti su *L'esercizio governativo nel Belgio*.
[6] Ibi, f. 1. Dopo il passaggio di tutta la linea allo Stato, avvenuto nel 1873 il prodotto dell'esercizio si era dimezzato, ciò a fronte di un calo del prezzo del combustibile dovuto ai progressi della tecnica.
[7] Ibi, f 2-3. Il cittadino era portato, a giudizio dello statista, ad essere più esigente nei confronti dei pubblici poteri laddove gestissero direttamente il servizio. Sulle tariffe, sulla «regolarità dei servigi» dallo Stato si esigeva ciò che non si domandava ai privati. Ci si aspettava «la diffusione e la fruibilità delle comunicazioni [...] tanto più in Italia ove le comunicazioni non [erano]

La conclusione dello scritto merita attenzione, per il tema che stiamo affrontando. La Gran Bretagna mostrava le potenzialità della gestione privata delle ferrovie: tuttavia Zanardelli non riteneva proponibile un raffronto tra quel paese e l'Italia: infatti «dove [era] in Italia una linea paragonabile alla London and North Western Railway? » il cui esercizio era fiorente[9]?

Il ragionamento zanardelliano terminava qui. Sembra di poter comprendere il suo comportamento in occasione del Consiglio del 1885. Lo statista bresciano era consapevole della debolezza intrinseca al sistema economico italiano. Debolezza che aveva la sua massima espressione nella estrema difficoltà a disporre di capitali per intraprese che, pure, altrove si rivelavano redditizie. La carenza di capitali condannava la mano pubblica, anche nella visione zanardelliana, ad un interventismo economico che non trovava ospitalità tra i classici del pensiero economico liberale. Non a caso egli, approssimandosi alla conclusione del suo scritto, osservava: «a chi invoca l'Inghilterra può anche rispondersi: dove è in Italia quella potenza di capitali, quello spirito di intrapresa, che agitò il popolo inglese, come l'americano?».

LO Stato, dunque, doveva supplire alla mancanza di capitali privati. La legge del 1879, ma ancor più quella del 1885, perseguivano tale via. A questo punto il discrimine teorico e politico tra statalismo e liberismo si spostava nel campo della scelta intorno alla gestione dell'esercizio, se essa dovesse essere pubblica o privata. Ciò sulla base della distinzione tra chi deteneva la proprietà delle linee ferroviarie e chi ne assicurava l'esercizio[10].

Nonostante le buone intenzioni espresse nel Consiglio del maggio 1885, la Deputazione diede inizio alle pratiche per la costituzione del consorzio tra i comuni interessati alla costruzione della via ferrata camuna. Con una circolare del 25 novembre[11] invitava le amministrazioni locali a prendere delle deliberazioni. Si

complete, e dove una linea [era] il sogno di ogni Comune». Lo stato, inoltre, «non [poteva] aumentare il reddito netto, restringendo, fino ai limiti estremi, le spese di esercizio e di dispendi». L'esito sarebbe stato più fallimentare sul piano politico che su quello economico. la disillusione dei fruitori avrebbe fatto sì che «il discredito delle imprese sociali prima o poi si [sarebbe rivolto] su lo Stato». Allora «tutto un popolo [...] sarebbe [stato] posto al bando della fiducia pubblica». Non meno gravi le conseguenze sarebbero state qualora si fosse perseguita un politica disinvolta, che non avesse tenuto conto degli oneri che derivavano dall'esercizio di un'attività economica quale quella dei trasporti

[8] IBI, pp. 4-5. Solo nella prospettiva della dittatura socialista tutto doveva appartenere allo Stato. Per il militarismo prussiano anche il controllo delle ferrovie rappresentava «un altro mezzo per soffocare viè più le autonomie dei piccoli governi unificati».

[9] IBIDEM, Nel 1854 essa produceva un reddito annuale di 100 milioni ed aveva un patrimonio che ammontava a un miliardo e 800 milioni. Lo Zanardelli non dice se di lire o di sterline

[10] Così F. IPPOLITO, *Lo Stato e le ferrovie dalla unità alla caduta della destra,* in «Clio», 1966, (pp. 314-340), pp. 314-315. «per lungo tempo fu tenuta distinta la proprietà della linea, cioè degli impianti fissi, dalla gestione, ivi compresa o meno la proprietà del materiale mobile. Onde le soluzioni escogitate andarono da un massimo di statizzazione (proprietà e gestione statali) ad un massimo di privatizzazione (concessione a privati per la costruzione e la gestione di una linea senza alcun intervento statale), passando sovente per numerose e varie soluzioni intermedie».

[11] La circolare in ASCI, b. 11/60.

rivolgeva ai «signori Sindaci della Riviera d'Iseo e della Valla Camonica» con tono vagamente minatorio, facendo dipendere la prosecuzione delle operazioni dalla accertata adesione da parte dei comuni[12]. Il contributo delle comunità, stante l'impegno della provincia a farsi carico dei 2/3 della quota del consorzio, ammontava a 200.000 lire. La circolare forniva il modello di deliberazione che ogni municipalità avrebbe dovuto adottare[13].

Già nel 1884 la Provincia aveva iniziato a prospettare la costituzione del consorzio, senza tuttavia giungere a coinvolgere direttamente i consigli comunali[14].

La vicenda si concluse con un'altra disillusione. Tuttavia vale la pena di leggere i verbali delle assemblee comunali. In esse si colgono differenze anche vistose di prospettiva fra le municipalità, ma sono anche rivelatrici del variegato tono economico di queste plaghe; ci è restituita una realtà dalle caratteristiche, per molti aspetti, arcaiche. È come se il tema della ferrovia avesse dato l'occasione per rivolgere uno sguardo su se stesse alle comunità del lago e della valle.

Il Consiglio comunale di Iseo, il 18 dicembre 1885, affermava di «non poter consentire» di essere «compreso nel consorzio dei Comuni contribuenti p[er] la costruzione della linea Iseo-Edolo», pur «facendo voti perchè i bisogni di viabilità degli abitanti della Valle camonica [fossero] pienamente soddisfatti». Iseo «non [poteva] attendere vantaggi materiali dal prolungamento della linea [...] mentre [era] notorio che anzi [ne sarebbe venuto] detrimento al suo commercio». La linea Brescia-Iseo, inaugurata quell'anno, assicurava al centro sebino notevole importanza. Il capoluogo del Mandamento vedeva esaltata la sua tradizionale funzione di nodo degli scambi nord sud nell'area. Ora, con la prospettiva di una

[12] IBI, p. 3. «nel caso, per vero possibile ma punto probabile, che si avessero ad incontrare serii ostacoli alla sua attuazione [del consorzio] tanto nella forma volontaria quanto in quella obbligatoria, si possa essere in tempo di ritirare la domanda d'iscrizione prima che sieno emanati i provvedimenti governativi».

[13] IBI, pp. 8-7. La deliberazione si componeva di tre punti. Innanzitutto si esprimeva la «piena adesione» alle iniziative provinciali per la richiesta della ferrovia camuna, «di circa 75 chilometri». Si affermava l'impegno a far parte del costituendo consorzio sostenendo le relative spese. Infine si delegava «al Comitato promotore di detta ferrovia, costituitosi nella Vallecamonica, la facoltà di determinare, in concorso colla Deputazione Provinciale, le norme e i criteri in base ai quali ripartire fra i comuni interessati la quota di contributo».

[14] ASPBs b. 833 *Ferrovia di Valle Camonica: Scart*[ament]o *ridotto*. *Spese di progetto*. Estratto della seduta della Deputazione provinciale di Brescia, 30 aprile 1885. L'amministrazione provinciale si faceva carico dei 2/3 della somma di 800.000 lire, all'epoca gravante sugli enti locali, il comune di Brescia sarebbe intervenuto per 1/10 del totale. La Deputazione individuava quattro criteri per la ripartizione tra i comuni interessati della somma rimanente: «A. Proporzionalmente in ragione diretta dell'importare dei tributi diretti principali sui terreni e sui fabbricati, il 25%. B. Proporzionalmente in ragione diretta della imposta sui redditizi ricchezza mobile, il 25%. C. Proporzionalmente in ragione diretta della popolazione, il 20%. D. Proporzionalmente in ragione inversa della distanza dalla più prossima Stazione della Ferrovia, il 30%». In allegato si trova il *Riparto fra i comuni cointeressati nella costruzione della ferrovia in Valle Camonica Iseo-Breno,* in cui L'ufficio tecnico operava i conteggi sulle quote da assegnare ad ogni comune. Non meno gravi le conseguenze sarebbero state qualora si fosse perseguita un politica disinvolta che non tenesse conto degli oneri che derivano dall'esercizio di un'attività economica quale quella dei trasporti.

strada ferrata che toccasse Pisogne, o Lovere, si temeva che la situazione peggiorasse.

I comuni siti su Montisola esprimevano un giudizio negativo sulla ferrovia, in rapporto alla loro particolare condizione. Il timore di perdere un servizio essenziale, quale quello fornito dalla Società di Navigazione, motivava il diniego di Siviano. Del resto quale sarebbe stato il vantaggio di una stazione in Sulzano? Gli isolani avrebbero comunque preferito portare le loro merci alla stazione di Iseo, evitando le due stazioni intermedie. Si dovevano inoltre considerare «le tristissime condizioni finanziarie» in cui versavano le casse comunali. I consiglieri di Peschiera Maraglio, il 31 dicembre 1885, discutevano la proposta e la rigettavano con analoghe motivazioni.

I pareri espressi dai comuni montisolani si comprendono tenendo conto che, in quel torno di tempo, l'isola stava per risolvere taluni gravi problemi che attenevano alle comunicazioni lacustri. Nel corso di quell'anno essi avevano intrapreso degli atti amministrativi per l'edificazione di un porto per i piroscafi. Siviano e Peschiera avevano rivolto alla Provincia un'istanza per ottenere un sussidio di 500 lire allo scopo. Sussidio in seguito concesso[15].

Il porto d'approdo per i battelli avrebbe permesso alle popolazioni dell'isola di accedere ai natanti della Navigazione senza il trasbordo su barche che, spesso, esponevano a disagi e pericoli[16]. Infatti il piroscafo «non si avvicina[va] alla riva; così che i Comuni [...] si trova[va]no obbligati a spedire una barchetta lungi da questa per attenderne il passaggio, onde ricevere o spedire corrispondenze, caricare o scaricare passeggeri o merci». La Società Loverese, che gestiva il servizio postale, aveva posto la condizione di avere a disposizione «un ponte d'approdo» che doveva essere costruito «di fronte all'abitato di Peschiera Maraglio», per poter far toccare l'isola dai propri piroscafi. Si comprende, dunque, la freddezza con la quale si accolse l'idea della ferrovia camuna.

La discussione che si svolse in Pisogne il 14 dicembre 1885 affrontò lo stesso ordine di problemi, inerenti la connessione con i trasporti lacustri. La decisione di aderire al consorzio fu introdotta da un documento inviato dalla giunta municipale ai consiglieri. Dopo aver ricordato la situazione venutasi a creare da che il Consiglio provinciale aveva assunto la deliberazione del 14 aprile 1885[17], la giunta esponeva i

[15] ASBs, *Prefettura di Brescia,* b. 1453. Vi si trovano la deliberazione del comune di Peschiera Maraglio, quella del Consiglio provinciale e la *Relazione della Deputazione al Consiglio* redatta dall'ingegner Garuffa

[16] IBI, d'ora in poi si fa riferimento alla *Relazione della Deputazione*..cit.

[17] ASPBs b. 833, *Ferrovia di Valle Camonica: Scart*[ament]o *ridotto. Consorzio di comuni per la ferrovia*. Qui sono raccolti gli estratti delle sedute dei consigli comunali che si svolsero dal dicembre del 1885 all'agosto dell'anno successivo e che saranno citati rimandando a questa nota. Dopo la prima circolare prefettizia del 25 novembre 1885, lo stesso *Prefetto Presidente* inviava ai comuni una nuova sollecitazione il 2 aprile 1886. Vi si trova anche la relazione riassuntiva del segretario generale dell'amministrazione provinciale, del 23 agosto 1866, di cui si tratta più avanti

criteri secondo i quali si sarebbe determinato gli oneri dei comuni, criteri che apparivano «varj e mal determinabili in via preventiva». Si sarebbero comunque tenute in considerazione «la popolazione, le imposte, la percorrenza della ferrovia sul territorio, la ubicazione delle stazioni» in rapporto ai centri abitati. Era doveroso «l'apprezzamento a farsi della situazione del Comune in rapporto alle comunicazioni in genere ed ai prezzi del trasporto merci». Si portava, quindi, l'attenzione sulla situazione peculiare di Pisogne. Il comune rivierasco era servito da quattro corse quotidiane di piroscafi e v'era speranza di un loro raddoppio. Tale rilevanza del trasporto lacustre, che faceva capo a Pisogne, poteva far dire che ciò equivaleva ad avere una stazione in paese. La giunta comunale esprimeva, infatti, la

> propria convinzione che il trasporto delle merci che ven[iva]no direttamente da Brescia e contorni a Pisogne che [erano] pressoché la totalità della sua importazione, [fosse] più economico eseguirlo coi mezzi ordinari in uso che colla Ferrovia [...] tenuto conto della economia che anche pel tratto Brescia – Iseo vi [era] nel trasporto, specialmente dei grani, fatto col carreggio ordinario anziché colla ferrovia, inquantochè il carico si fa[ceva] immediatamente sul luogo d'acquisto e nessun trasbordo più occorre[va] che sul porto d'Iseo per lo scarico delle navi, [la giunta concludeva] collo esporre la propria convinzione che il trasporto delle merci che [giungevano] direttamente da Brescia e contorni a Pisogne e che [erano] pressochè la totalità della sua importazione, [fosse] più economico eseguirlo coi mezzi ordinarj in uso che colla Ferrovia.

Non si trattava di atteggiamento ostile alla «linea ferrata», di cui la giunta comunale si dichiarava «entusiasta». Lo scopo dichiarato consisteva nel perorare una riduzione del contributo al consorzio. La richiesta di sgravio derivava, dunque, dal fatto che Pisogne era dotato di un servizio che rendeva meno urgente, anche se assolutamente necessaria, la ferrovia.

La richiesta della municipalità pisognese non si rappresentava quale egoistica petizione municipalistica. Pisogne, come gli altri comuni del lago, avrebbero dovuto contribuire in grado minore data la opportunità economica, da assecondare e incentivare, di ricorrere al meno oneroso trasporto su acqua[18]. Il Consiglio comunale fece proprie le considerazioni della giunta. Nella deliberazione si ribadiva la richiesta che «il Comune di Pisogne, tenuto conto della sua ubicazione, [fosse] naturalmente parificato agli altri paesi della riviera del Lago».

Più che la conclusione del ragionamento condotto dall'amministrazione comunale di Pisogne, pare rilevante la considerazione che la introduce. La ferrovia avrebbe dovuto servire solo per il trasporto dei passeggeri. Non per le merci, dunque. Si configurava un mezzo di trasporto prossimo al tram.

[18] IBI. «Essa [era] anzi entusiasta ed affretta[va] coi voti quel giorno in cui [avrebbe potuto] essere esercitata. Solo nell'interesse del Comune rappresentato essa [desiderava] che nel riparto [...] si tenesse conto della sua condizione, comune per altro a tutti i Paese della Riviera d'Iseo»

La considerazione della grande importanza del trasporto su acqua, in una col riferimento al servizio di navigazione di cui Pisogne fruiva, con la speranza di un suo incremento, dimostra, se ce ne fosse bisogno, che il rapporto con Lovere si sostanziava di una rivalità che non era mancata, né sarebbe mancata in seguito. D'altra parte è testimoniata anche una notevole integrazione tra le economie lacustri. Integrazione che agiva quasi per forza d'inerzia, data dalle condizioni ambientali e le relazioni storicamente sedimentatesi, tuttora vive.

Vi furono, poi, comuni estremamente indigenti, la cui condizione rivelava un'economia di sussistenza e la cui adesione, quando avveniva, richiedeva pesanti sacrifici alle casse municipali. Era il caso di Provaglio d'Iseo. La circolare prefettizia dell'11 novembre '85 non era pervenuta e la giunta si era riunita d'urgenza il 1° giugno 1886, esprimendo parere favorevole. Nel contempo essa esprimeva il proprio «rincrescimento di non poter concorrere in nessuna guisa alla spesa relativa, almeno al presente, stante le ristrettezze Finanziarie del Comune, siccome non [era] in grado di sostenere totalmente neanche le proprie spese com[muna]li obbligatorie», per far fronte alle quali era stato chiesto un sussidio all'amministrazione provinciale. La rappresentanza comunale di Provaglio dava, quindi, «voto favorevole a che la linea Ferroviaria Brescia-Iseo [fosse] continuata fino a Edolo». A testimoniare la modestia del tono economico della comunità, metteva «poi in dubbio [che il comune fosse] compreso fra i Comuni interessati per la costruenda linea [...] non avendo [Provaglio] nessuna emergenza Commerciale colla Valle Camonica».

Il Consiglio comunale di Vello si definiva «nella più completa ristrettezza finanziaria ed economica, sia per ristrettezza del Censo e per improduttività dei beni Comunali, consistenti in poche legne, sia per la miseria dei communisti, per cui gran parte d'essi [erano] costretti ad emigrare in cerca di lavoro, sia perché costretto il comune a elevare sopra ogni credere la sovrimposta all'oggetto di far fronte alle spese comunali». Data la situazione, il piccolo centro non era in grado di far fronte alle spese derivanti dall'adesione al consorzio. Il Consiglio deliberava, per poter concorrere, sia pure in misura parziale, alle spese, «di abbandonare i terreni Comunali che [sarebbero stati] occupati per la ferrovia, e che si [trovavano] fuori dell'abitato». Si trattava pur sempre di un onere pesante per la comunità: in ogni caso il massimo che si poteva fare[19].

[19] Ibi. Altri comuni esprimevano analoghe lamentele intorno alla loro indigenza. Ad esempio Prestine, nella riunione del 3 giugno 1886 negava la sua partecipazione alla associazione degli enti locali, perché tanto povero da superare ogni anno il limite della sovrimposta. Il «paese [era] composto di gente povera, si trova[va] molto lontano dalla progettata linea Ferroviaria [...] non essendovi nemmeno industria, ne (sic) commercio alcuno, la ferrovia stessa [avrebbe potuto] arrecargli poco o nessun vantaggio». Anfurro, seduta del 27 dicembre 1885, non poteva concorrere alle spese, sia pure in misura minima: le «disastrose sue condizioni economiche [erano ulteriormente] peggiorate d'assai per smarrimento dell'industria siderurgica».

Di tutt'altro tenore appariva la deliberazione del comune di Marone, presa il 30 giugno 1886. Il Consiglio rimarcava «il vantaggio derivabile dal transito della ferrovia, ma [sentiva] pure il bisogno che vi [venisse] formata una stazione in vista dell'eminente commercio locale in lanerie, sete, torchi per l'olio, molini a sistema Americano, nonché dell'affluenza dei due paesi di Vello e Zone di non poca importanza pel rilevante commercio della calce nel primo, ed il non indifferente prodotto delle legne ed altro nel secondo».

Vi si coglie la convinzione che la strada ferrata, intesa quale componente fondamentale del capitale fisso sociale, avrebbe incrementato le potenzialità delle industrie locali. Analogo atteggiamento doveva animare la municipalità di Sale Marasino, anche se nella raccolta di deliberazioni di cui ci interessiamo si trova solo una lettera della giunta che comunica l'adesione al consorzio. Sale Marasino e Marone conservavano la grande tradizione del lanificio, per cui erano conosciute in un ambito che oltrepassava gli orizzonti locali.

Infine, vale la pena di citare la deliberazione di Cerveno, dell'8 gennaio 1885. Il comune, aderendo al consorzio, mostrava la preoccupazione che la ferrovia potesse aggravare le condizioni in cui si trovavano quei territori, frequentemente flagellati da alluvioni. Per ciò, dopo aver espressa la piena adesione alla proposta della Deputazione provinciale, i consiglieri facevano

> voti appo l'On.e Deputazione Provinciale affinche nel progetto di costruzione di detta ferrovia, il tronco, dal Ponte della Madonna sotto Breno al Ponte di S. Marco sopra Capodiponte, ven[isse] tracciato e costrutto dalla parte *soliva* (corsivo nell'originale) della Valle, passando sui territori di Losine – Cerveno - Ono S. Pietro - Capodiponte, siccome [...] meno dispendioso, più solido e fuori d'ogni pericolo di rovine, salvando così i terribili torrenti della Pallobbia su quello di Braone e Re su quello di Niardo, già noti pei loro disastrosi fasti del 1882, 1885 e retro

Il 23 agosto 1886, dopo che si furono espresse tutte le municipalità coinvolte, il segretario dell'amministrazione provinciale, rivolgendosi «all'Onor. Deputato S.r Avvocato E. Bonardi p[er] rapporto e proposte», riassumeva gli esiti di quell'ampia consultazione. L'onere finanziario che il consorzio avrebbe dovuto sopportare era nel frattempo aumentato, giungendo a 350.000 lire, in base alle previsioni contenute in un nuovo progetto stilato dall'ufficio tecnico provinciale. Si erano espressi i comuni del Sebino e della Valle Camonica. Nel complesso risultavano 45 le deliberazioni che aderivano al consorzio. Il comune di Brescia si era impegnato per 50.000 lire. Le municipalità che avevano rifiutato la prospettiva della associazione erano diciannove. Esse avevano addotto due ordini di motivazioni, spesso compresenti: le risorse finanziarie non permettevano alcun impegno, sia pur minimo e/o i comuni ritenevano di non essere interessati alla ferrovia camuna. Delle dodici municipalità del mandamento di Iseo, sette non avevano aderito. Cinque su dieci non avevano dato il loro assenso nel mandamento di Pisogne. Nella circoscrizione di Breno, composto da

venti comuni, era stata rifiutata l'adesione al consorzio da sei municipalità. Infine solo un comune del mandamento di Edolo, su ventidue, non aderiva al consorzio. Pareva, con ciò, verificarsi la previsione espressa dal Tovini nel 1884. L'opposizione delle comunità dell'Alta Valle alla ferrovia non era da considerarsi acquisita una volta per tutte. Evidentemente aveva agito un'efficace opera di informazione.

Il segretario aggiungeva che «gran parte dei Comuni del mandam[ento] di Edolo [avevano] apportato [un mutamento al testo del] 3° articolo dello schema di deliberazione». Ciò aveva portato ad introdurre un cambiamento di sostanza nello svolgimento delle pratiche. Il riparto delle quote non era più affidato alla Commissione ferroviaria. I comuni del Mandamento di Edolo, infatti, non accettavano che la commissione fosse composta esclusivamente da rappresentanti della «Valle bassa».

Tra la seduta del 14 aprile 1885 del Consiglio provinciale e la lettera circolare del novembre, inviata dal prefetto alle amministrazioni comunali per sollecitare le adesioni al consorzio, la situazione era ulteriormente evoluta.

Ci è utile, per ripercorrere le vicende, una memoria dell'amministrazione provinciale inviata alla commissione che avrebbe dovuto valutare le linee da assegnare[20]. A pochi giorni dalla seduta del Consiglio e prima della approvazione della legge sulle convenzioni ferroviarie, il Senato aveva approvato un ordine del giorno. Il governo era «impegnato a dare la preferenza nella assegnazione dei mille chilometri di ferrovia complementare a quelle [ferrovie] che [presentavano] un interesse militare». Ciò implicava delle scelte tecniche più onerose delle previste.

Il 24 maggio la Deputazione dichiarava che «nell'interesse dei grandi trasporti militari potesse essere indicato un progetto meno economico». Allo scopo si dava al Ministero «la piena libertà d'azione nella scelta del tracciato e del tipo».

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nell'esprimere il proprio parere sul progetto, tenne in considerazione il deliberato del Senato. Infatti, nelle sue valutazioni, aveva espresso il «voto che la detta ferrovia dovesse costruirsi con conveniente progetto esclusivamente in sede propria con curve e pendenze adatte pei grandi trasporti militari e con sezione di 5 metri da ciglio a ciglio». In seguito il ministero restituiva il progetto alla deputazione e comunicava il parere di cui s'è detto[21].

---

[20] ASPBs, b. 833. *Memoria* del 2 marzo 1886, firmata dal Prefetto Presidente Soragni e dall'Ingegnere Capo Ferdinando Zanardelli, inviata alla commissione ministeriale sulle ferrovie secondarie. Il testo fornisce varie informazioni e ad esso si fa riferimento per il prosieguo.

[21] ASBs, CZ, b. 616. fasc. *Ferrovia di Vallecamonica,* lettera del Ministero dei Lavori Pubblici e della Direzione generale delle Strade Ferrate alla Deputazione provinciale di Brescia, del 3 giugno (la data riportata sulla copia del documento pare errata, facendo infatti la lettera riferimento ad una deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, presa il 20 giugno) 1885. Il Consiglio, avendo esaminato il progetto della ferrovia Iseo-Edolo e dopo una «ricognizione locale eseguita espressamente», notava che le pendenze erano tali per cui «la Ferrovia divisata sarebbe [stata] impari ai grandi trasporti militari». Per adeguarla sarebbero state necessarie modifiche, definite «gravi», e molti tratti si sarebbero dovuti collocare in sede

L'urgenza di intervenire era avvertita dall'amministrazione provinciale che «commise al proprio Ufficio Tecnico la compilazione di un nuovo progetto». I buoni uffici di Giuseppe Zanardelli, presidente del Consiglio provinciale, fecero sì che fornisse la sua consulenza, recandosi in loco, «l'ingegner Cav. Gatti, Capo Servizio della Società Adriatica la quale [avrebbe dovuto[22]] esercitare la linea». Si stabilì, dunque, che il raggio delle curve non fosse minore di 250 metri, le pendenze furono contenute entro il 22‰, laddove il progetto del 1884 prevedeva pendenze del 36‰. La sede ferroviaria era stata prevista in sede indipendente, con sezione di 5 metri «da ciglio a ciglio».

Concludendo la propria perorazione, i rappresentanti dell'amministrazione provinciale ricordavano che da Ponte di Legno, paese «che pur trovasi sopra la Strada Nazionale del Tonale» si dovevano impiegare circa 15 ore per giungere alla «attuale rete ferroviaria». Coloro che partivano dai paesi dell'alta valle, lontani dalla strada nazionale, avrebbero viaggiato per 18 - 20 ore. Il tempo occorrente per arrivare da Brescia a Roma. La spesa per la ferrovia camuna si sarebbe rivelata, così opinavano gli estensori della memoria, un potente aiuto allo sviluppo economico[23].

Le speranze che si erano nutrite in quel torno d'anni furono di nuovo smentite. Le condizioni economiche generali e l'esigenza di fare risparmi frustrarono le iniziative dei vari comitati e della Provincia.

Il progetto di massima stilato nel 1886, che sarà più tardi l'utile base per la compilazione di quello definitivo ad opera dell'ingegnere Conti Vecchi, prevedeva dunque una spesa maggiore rispetto a quello presentato nel 1885. Come s'è detto l'onere previsto a carico dei corpi morali locali ammontava a 350.000 lire, in luogo delle 200.000 previste in precedenza.

Le ristrettezze finanziarie, che si andavano acuendo dato il perdurare della crisi, spingevano il governo a modificare gli orientamenti di fondo della politica ferroviaria e a ridurre i contributi statali per le linee secondarie. Con la legge n° 4785 del 24 luglio 1887, attuata con regio decreto del 25 dicembre, si prevedeva il concorso statale nella costruzione delle linee ferroviarie nella misura di 3.000 lire per

---

diversa da quella stradale. Ciò considerato, la soluzione migliore sarebbe consistita nell'edificazione di una ferrovia tutta «in sede propria». Seguivano le indicazioni fatte proprie dalla Deputazione. In base all'esame compiuto, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici definiva «inammissibile l'applicazione del presentato progetto».

[22] Sembrava logico che la società che gestiva la Brescia-Iseo si sarebbe occupata anche della sua prosecuzione in Valcamonica.

[23] ASPBs, b. 833, *Memoria [...]* cit. «La spesa per la ferrovia di Vallecamonica [sarebbe stata] una spesa eminentemente produttiva anche perchè immensi sono i tesori in forza motrice e in minerali che giac[eva]ono inattivi per la mancanza di facili economiche e pronte comunicazioni, la siderurgia in ispecial modo già fiorentissima ora vi langu[iva] miseramente non potendo lottare coi paesi dotati delle comunicazioni che non [aveva] la Valle Camonica e tutto induce[va] a credere che mercè la ferrovia essa [sarebbe risorta] a nuova vita». La ferrovia camuna meritava di essere finanziata in ragione del fatto che celere era stata l'istruzione delle pratiche e la compilazione del progetto. Essa era rilevante per la difesa del suolo patrio, per la numerosità della popolazione coinvolta, oltre che per ragioni di «giustizia distributiva».

chilometro, per un periodo di 70 anni. Le implicazioni erano del tutto evidenti. E tali da scoraggiare anche i più ottimisti. Tutta la progettazione anteriore si era basata sulla disponibilità governativa a farsi carico della gran parte degli oneri e sul ruolo, tutto sommato marginale, delle forze economiche e politiche locali. Riflesso della convinzione della latitanza dell'iniziativa privata, la legislazione si era assunta il compito della unificazione politica ed economica del paese tramite, anche, le infrastrutture ferroviarie. Tale politica, però, era seriamente ostacolata dalla dura temperie economica. Ora non c'era che da sperare nell'interesse da parte di un qualche ***capitalista***. Con ciò si può dire che si chiudeva con una cocente delusione anche questo periodo, aperto dall'intervento di Giuseppe Zanardelli.

Nel 1885, per altro, si era verificata la ripresa dell'iniziativa di Lovere. Ad onta dei proclami di rigetto della *linea di Lovere*, si è visto quali fossero la adesioni anche bresciane all'ipotesi viabilistica avanzata dalla cittadina lacustre. La nuova offensiva mostrava la provincia orobica schierata con il centro dell'alto lago. Le vicende del 1884 avevano convinto l'amministrazione provinciale bergamasca a sposare con decisione l'idea di una strada ferrata alternativa alla ferrovia camuna.

La Camera di Commercio Brescia si faceva interprete di un'inquietudine diffusa negli ambienti economici della città e della provincia e, con ogni probabilità, tale sortita costituiva una delle ragioni della netta presa di posizione zanardelliana. Il 14 marzo 1885 essa comunicava alla Deputazione provinciale la deliberazione presa in tema di viabilità: «La Camera di Commercio di Brescia, preoccupata dal pericolo che mediante una guidovia Bergamo-Lovere sia tolto a Brescia il commercio della valle Camonica, fa[ceva] voti caldissimi [...] perché [l'amministrazione provinciale] sollecit[asse] nel modo il più pronto l'unione della Valle a Brescia, coi mezzi di comunicazione più opportuni a scongiurare il minacciato pericolo[24]». Inoltre, la Provincia, nel concedere nuove concessioni di guidovie, era invitata a tenere nel dovuto conto gli interessi di Brescia.

L'allarme della Camera di Commercio si riferiva alle notizie intorno alla predisposizione, da parte della Provincia di Bergamo, di una formale richiesta per la concessione di una linea ferroviaria che avrebbe dovuto unire il capoluogo orobico a Lovere e, quindi, alla Valle Camonica. Il Consiglio provinciale di Bergamo, riunito il 12 maggio 1885, deliberava infatti in tal senso[25].

Anche a Bergamo si era sviluppato il dibattito tra i fautori della tramvia e coloro che propugnavano la ferrovia. I primi prevalsero nell'opinione pubblica. Si era infatti formato un comitato, animato dalla locale Camera di commercio, che bocciava l'ipotesi ferroviaria e riteneva più opportuna la costruzione della tramvia, da collocare nei pressi della strada nazionale. L'amministrazione provinciale ritenne di

[24] ASPBs, b. 833, *Ferrovia Iseo* [...] cit. Lettera della Camera di Commercio di Brescia alla Deputazione Provinciale di Brescia, 14 marzo 1885.
[25] Cfr. E. TARSIA, *Le comunicazioni per strada ferrata da Bergamo con la Valle Camonica. Parte prima. Guidovia camuna*, in «Quaderni camuni», a. 1, 1978, (pp 40-70), p. 48.

procedere e diede incarico di predisporre un progetto di ferrovia economica Albano-Lovere-Corna di Darfo, diramazione della Bergamo-Brescia e destinata, nelle intenzioni, a proseguire fino all'Alta Valle Camonica[26]. Da Lovere a Corna la strada ferrata si sarebbe collocata alla destra orografica dell'Oglio.

La Deputazione bergamasca inviava, il 10 novembre 1886[27], un memoriale alla commissione incaricata dell'assegnazione dei mille chilometri di ferrovie secondarie, previsti dalla legge del 1885, dopo che una folta e qualificata delegazione si era recata a Roma a perorare la causa ferroviaria presso le autorità governative e parlamentari. In esso si esplicitava, tra l'altro, il radicale, doloroso ma inevitabile, contrasto con la provincia di Brescia. L'amministrazione provinciale bergamasca si dichiarava «estremamente dolente di questa dolorosa necessità, di dover contrastare alle aspirazioni della consorella Brescia, ma lo [doveva] fare per necessità di esistenza [...] per evitare nuova iattura ai suoi più vitali interessi, che [avrebbe messo] in pericolo un'altra parte del suo territorio».

La forte e ingombrante presenza di Lovere, appoggiata ora incondizionatamente dal proprio capoluogo di provincia, caratterizzò la situazione che si andava determinando dalla seconda metà degli anni Ottanta. L'ipotesi della ferrovia Albano-Lovere-Corna, alternativa a quella cara alla provincia di Brescia e a gran parte delle forze politiche della valle, era dotata di una sua forza intrinseca. Essa si radicava in difficoltà obiettive di carattere economico, in un fronte camuno non del tutto convinto che la ferrovia Iseo-Edolo fosse la scelta migliore e che, in talune sue frange, auspicava la soluzione tranviaria. Inoltre, la proposta non mancava di una sua razionalità, prospettando il collegamento con la Milano-Venezia e, dunque, con la pianura del Po. Di fronte a ciò, sembravano poco efficaci le prese di posizione allarmate di importanti settori dell'opinione pubblica bresciana e le pressioni esercitate sulle autorità di governo.

[26] IBIDEM.
[27] IBI, citato a p. 50.

5

Tentativi di compromesso

La situazione appariva dominata dall'iniziativa bergamasca. Il sindaco di Breno e il Comitato ferroviario camuno davano voce alle preoccupazioni dell'opinione pubblica. Il 9 marzo 1887, rivolgendosi alla Deputazione provinciale bresciana[1], essi invitavano a non lasciar «passare in silenzio» le argomentazioni contenute nel memoriale inviato dalla Provincia di Bergamo al ministero dei Lavori Pubblici e alla Commissione per il riparto dei mille chilometri di linee di quarta categoria, per perorare la causa della ferrovia Albano-Lovere-Corna.

Si stigmatizzava la «gratuita ostilità verso la consorella Provincia di Brescia». A poco valeva il fatto che si richiedesse, ora, di congiungere la linea camuna con la bergamasca a Corti e non a Corna. La situazione non mutava. Le condizioni dei suoli erano peggiori sulla destra del fiume che sulla riva opposta, dove pure vi erano «torrenti franosi». Le distanze erano sensibilmente maggiori nell'ipotesi bergamasca, 50,5 chilometri da Albano a Corna, a fronte dei 33 che separavano Iseo da Corna. Erano certamente necessari quattro chilometri di gallerie per la linea rivierasca, ma, «trattandosi di roccia calcarea compattissima, e senza filtrazione di sorta, non richiede[va] rivestimento»: ragion per cui il costo dell'opera sarebbe stato contenuto tra le 9 e le 11 lire al metro lineare. La ferrovia prevista sulla destra dell'Oglio prevedeva 1.430 metri di galleria e presentava difficoltà derivanti dai forti dislivelli. Ciò che faceva dubitare della previsione di spesa di 5.300.000 lire. Si contestavano, inoltre, le affermazioni contenute nel memoriale bergamasco, secondo cui la popolazione che avrebbe usufruito della ferrovia camuna sarebbe stata in numero inferiore di quella servita dalla Albano-Lovere-Corna[2].

Non si disconosceva la grande rilevanza di Lovere quale centro industriale «specialmente a riguardo degli opifici della Ditta Gregorini». Lo stabilimento Gregorini, tuttavia, era l'unico insediamento industriale di quella plaga, «mentre sull'altra linea, oltre Pisogne che [aveva] un mercato settimanale, ed Iseo, che ne [aveva] due, vi [erano] i comuni di Sale Marasino e Marone, ove l'industria del

---

[1] In ASP8s, b. 829, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Contributo dei Comuni.*
[2] IBIDEM.

lanificio rappresenta[va] un movimento industriale punto inferiore a quello di Lovere».

Solo la «violenza del dispotismo straniero» aveva staccato la Valle Camonica dalla provincia di Brescia. La dimostrazione della profondità del legame col territorio bresciano era data dalla strada costiera, «monumento grandioso della tenacia e dell'ardimento di una popolazione per ripristinare le sue relazioni naturali e familiari».

Se la via bergamasca garantiva il collegamento con Milano, la cui fondamentale importanza economica non era certo negata, lo stesso obiettivo si poteva raggiungere con la ferrovia camuna: «giacché per la via di Iseo e Rovato non [era] maggiore la distanza [...], e sarebbe [stata] quindi preferibile», dato che avrebbe offerto l'«opportunità di espandersi più facilmente e più economicamente verso l'oriente, e verso il mezzogiorno».

La linea che avesse connesso Brescia e Iseo con la valle avrebbe avuto grande importanza dal punto di vista militare. La ferrovia camuna era da considerare, infatti, il «prolungamento della Spezia-Parma-Brescia-Iseo». Linea pensata anche ai fini difensivi, essa avrebbe garantito «una più ampia zona di operazioni» lungo tutta la valle del Po. Lo scritto poi liquidava sbrigativamente la riproposizione, da parte bergamasca, dell'ipotesi di un collegamento per mezzo di piroscafi tra Iseo, Lovere e Pisogne.

Si trattava di argomentazioni in parte fondate su evidenze difficilmente revocabili in dubbio. Si andava elaborando un armamentario polemico, nutrito di osservazioni di natura tecnica, a volte economica, frammiste a considerazioni attinenti la storia patria[3]. Era, nel suo complesso, la sottolineatura di taluni caratteri giudicati quali componenti di un *heimat*, una piccola patria.

Il documento merita un cenno laddove fa esplicito riferimento, ripetuto due volte, all'interessamento «dell'Egregio Sig.r Ing.e Giovanni Ronchi, notorio e accreditato imprenditore di opere pubbliche governative». Egli aveva avanzato una sua proposta: dichiarandosi «disposto ad assumere la costruzione dell'intiera linea ai prezzi unitarj portati dal progetto dell'Ufficio Tecnico provinciale». Ciò avrebbe dovuto tranquillizzare la commissione parlamentare sulla fondatezza delle previsioni contenute nel progetto del 1886.

[3] «La provincia di Brescia», 22 gennaio 1881, Supplemento straordinario al n° 17, dedicava una serie di articoli a dimostrare l'infondatezza delle argomentazioni di parte bergamasca intorno alla ferrovia Albano-Lovere-Corna. Gli scritti furono raccolti nell'opuscolo *Ferrovia di vallecamonica*, estratto dal giornale «La provincia di Brescia», Brescia, Stab. Unione Tipografica Bresciana, 1887, da cui sono tratte le citazioni. In essi si svolgevano le stesse argomentazioni del Comitato ferroviario (pp. 9-10) camuno e si calcava la mano su elementi retorici non estranei neppure al documento citato: ricordava che la Valcamonica aveva fatto sacrifici per dotare la riviera sebina di una strada, che tale opera aveva incontrato indifferenza se non ostilità da parte austriaca. Ciò spiegava «anche perché la strada Nazionale per la Vallecamonica part[iva] da Bergamo e non da Brescia; [si trattava di] un avanzo della violenza usata dalla dominazione straniera»

La minaccia paventata dal memoriale era molto seria. La prospettiva rappresentata dall'ipotesi viabilistica avanzata da Lovere e dalla Provincia di Bergamo sembrava essere molto realistica. Come s'è già ricordato, la legislazione aveva preso atto, a partire dalla legge del 1887, di un mutamento di prospettiva. Ci si era resi consapevoli della insostenibilità, per lo Stato, degli oneri derivanti da cospicui anticipi agli enti locali per il completamento delle reti ferroviarie. Si poneva, dunque, l'esigenza di gravare maggiormente sui corpi morali dei territori, costringendoli ad esborsi notevoli, in vista di contributi che sarebbero stati concessi in tempi medi o lunghi. Ciò, peraltro, si doveva verificare in una temperie in cui la tradizionale ristrettezza delle risorse di comuni e province era, anch'essa, aggravata da affanni contabili.

La possibilità di concretare i disegni ferroviari camuni era affidata alla disponibilità di capitali privati. Il riferimento alla proposta dell'ingegner Giovanni Ronchi si collocava in tale contesto.

Il 10 aprile 1889[4] il Consiglio provinciale fu chiamato a discutere il tema della ferrovia camuna. Eugenio Bonardi parlò del «giusto sgomento» della Deputazione provinciale, derivante dal modo con cui la Provincia di Bergamo aveva condotto le pratiche per la ferrovia Albano-Lovere-Corna. Per far fronte all'iniziativa bergamasca una delegazione costituita dalla «rappresentanza locale del Municipio, della Provincia, della Camera di Commercio e dei Circondari più interessati» si era incontrata col ministro dei Lavori Pubblici Saracco e con la Commissione parlamentare competente.

Il relatore ricordava che i fondi stanziati con la legge del 1887 non avrebbero consentito la realizzazione della strada ferrata, neppure se fossero stati concessi nella misura massima prevista, sommati con le risorse di cui potevano disporre le forze locali. Il coinvolgimento della Rete Adriatica non aveva sortito effetti. Essa aveva declinato l'offerta di assumersi la costruzione della ferrovia di Valle Camonica. La sua massima concessione era consistita nella disponibilità a cedere la gestione della linea Brescia-Iseo, fatto che avrebbe facilitato l'approccio di altri *capitalisti*.

Era stato tentato, infatti, anche il coinvolgimento, da parte di Giuseppe Zanardelli e del consigliere provinciale Massimo Bonardi, della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente le ferrovie della Rete Adriatica. Essa si era limitata ad inviare dei tecnici «coll'incarico di rivedere e studiare il progetto [...] redatto dal nostro Ufficio Tecnico», ma non aveva ritenuto di assumersi l'onere della costruzione.

A fronte di una condizione che appariva momentaneamente priva di sbocchi, il relatore riconosceva «che il problema della viabilità della Valle Camonica urge[va] assai», concludendo con una perorazione generica all'impegno di tutti alla soluzione «di questo che [era] veramente un grande problema bresciano».

L'intervento del Tovini prendeva atto dello stato delle cose. Se si volevano

[4] CP, 1889, 10 aprile, pp. 28-33.

ottenere dei risultati la Provincia doveva agire fidando sui «propri mezzi». La soluzione consisteva nella costruzione di una ferrovia economica. Persa ogni fiducia nell'intervento statale, ci si doveva guardare attorno. Anche se ciò avrebbe comportato dei mutamenti profondi, tale [era] la consapevolezza mostrata dal politico camuno, nei modi tradizionali coi quali si affrontava la questione viabilistica. La Provincia di Bergamo aveva in corso le pratiche per la ferrovia che, da Lovere, sarebbe giunta in Val Camonica, «a Corna e ancor più in su». In considerazione delle promettenti prospettive dell'iniziativa, era naturale che si rivolgesse la propria attenzione in quella direzione. Giuseppe Tovini riteneva «naturale questo movimento della Valcamonica verso la Provincia di Bergamo, né si [poteva] impedire che quella cerc[asse] uno sfogo al suo commercio».

Giuseppe Tovini aveva ben presente tale ordine di considerazioni. Il politico camuno affrontava la questione con estremo realismo e non aveva esitato a mutare radicalmente l'indirizzo politico seguito fin a quel momento[5]. Al proposito si potrebbe avanzare anche un'interpretazione in dipendenza del dibattito che animava il movimento cattolico e delle dinamiche politico-amministrative della vicina provincia orobica. Lo sfondo era costituito dal progressivo avvicinamento, e dallo stabilirsi di alleanze organiche, tra cattolici e liberali moderati, nell'ambito del più vasto contesto della *preparazione nell'astensione* di cui il Tovini fu convinto sostenitore. A Lucca nel 1887 l'*Opera dei congressi* stabiliva la linea «di una organica partecipazione cattolica in funzione antidemocratica e antisocialista[6]». Lo stesso anno si formava la prima giunta provinciale, a Bergamo[7], retta da un'alleanza clerico-moderata. Non pare stravagante leggere la posizione toviniana alla luce di questo fatto che, del resto,

[5] In una lettera pubblicata da «La sentinella bresciana» del 31 agosto 1889 egli reagiva alle critiche al suo ripensamento a favore del tram loverese. Il Tovini presentava la sua posizione a favore dell'ipotesi tranviaria quale esito di una considerazione pessimistica intorno alla pratica realizzabilità della ferrovia. Il tram che sarebbe giunto in Valle Camonica da Lovere costituiva l'unica possibilità di rispondere alle aspirazioni di quelle popolazioni.

[6] E. RAGIONIERI, *La storia politica e sociale*, In *Storia d'Italia*, Torino, Einaudi, 1976, vol. 4, t. 3, p. 1790-1791. La convergenza tra moderati e cattolici si era andata consolidando attorno ad alcune tematiche che suscitavano preoccupazione in entrambi gli schieramenti. Innanzitutto la crisi agraria, la cui azione comportava la destrutturazione di ataviche consuetudini patriarcali, di ordine materiale non meno che di carattere ideologico e di mentalità. Comune era la positiva valutazione del protezionismo granario, sia in rapporto alla grande proprietà fondiaria, sia al mondo dei piccoli e medi agricoltori, «atterriti dalla concorrenza internazionale sul mercato dei grani». Infine, vi era il pericolo costituito dall'avanzata del socialismo, che aveva potuto fruire dell'allargamento del suffragio elettorale per affermarsi nella gestione amministrativa di molti enti locali.

[7] IBIDEM. Giuseppe Tovini fu in buoni rapporti con uno dei personaggi più significativi del cattolicesimo politico bergamasco, Niccolò Rezzara. I due collaborarono nella terza sezione permanente dell'Opera dei Congressi, ma li univa anche la contrarietà nei confronti dell'intransigentismo cattolico. Sulla figura umana e politica di Giuseppe Tovini si veda A. CISTELLINI, *Giuseppe Tovini*, Brescia, La scuola, 1995. Sul Rezzara Giuseppe Belotti, *Nicolò Rezzara*, Edizione promossa dal Credito Bergamasco, Bergamo 1982 e anche L. Trezzi, alla voce *Rezzara*, in *Dizionario storico del movimento cattolico in Italia (1880-1980)*, diretto da F. Traniello e Giorgio C., vol. II, *I protagonisti*, Marietti, Casale Monferrato (Alessandria), 1982, pp. 537-540.

assumeva importanza centrale per il cattolicesimo politico locale. Nella sua replica il Bonardi, pur non rifiutando la via di eventuali accordi con la parte bergamasca, la poneva tra le ipotesi poco realistiche[8].

Le vicende successive mostreranno come la presa di posizione toviniana fosse tutt'altro che estemporanea. Come si è visto, uno degli aspetti su cui si fondavano le argomentazioni del politico camuno risiedeva nella, comprovata, grande difficoltà a coinvolgere investitori disposti a impiegare grandi somme di denaro in una impresa ferroviaria.

Nello stesso 1889, il 23 luglio, era stata avanzata ed era repentinamente caduta la proposta avanzata da Agostino Bonara[9], proprietario di un importante opificio per la produzione di banda stagnata in Darfo[10]. La cosa non ebbe seguito. Si era rinnovata, in quel frangente, l'iniziativa della Provincia di Bergamo intorno alla ferrovia Albano-Lovere-Corna[11]. Si trattava della domanda di concessione della linea, da inserire tra i mille chilometri di ferrovie secondarie previsti dalla legge. Si chiedeva di favorire «il congiungimento di Bergamo colla valle Camonica» per mezzo di una ferrovia che, «partendo da Gorlago o meglio Albano sulla già esistente ferrovia si portasse a Trescore, Borgo di Terzo e per la Valle Cavallina a Lovere per Corna». Pur avendo ottenuto il consenso degli organi ministeriali e parlamentari la cosa non aveva avuto seguito. Ora si avanzava la domanda della «concessione per la costruzione e l'esercizio della rete ferroviaria Albano-Lovere-Corna a sezione

[8] Così il Bonardi: «La Deputazione Provinciale [...] conosce[va] già da qualche tempo le pratiche che si fa[ceva]o dalla Provincia di Bergamo e da quei corpi morali per allacciare Bergamo con Lovere mediante una ferrovia, e non si è mai fatta l'illusione che ciò [dovesse] riuscire impossibile [...] La Deputazione Provinciale stessa però [era] convinta che anche la Provincia di Bergamo non [potesse] far nulla senza il concorso del Governo ed in ogni caso non [avrebbe potuto] attuare il suo progetto senza le grandi difficoltà che pur troppo incontrò anche la nostra Provincia [...] qualunque proposta sorg[esse] nel senso di migliorare la viabilità della Valcamonica, e se vuolsi, anche procurando un accordo con la Provincia di Bergamo, La Deputazione Provinciale [sarebbe stata] ben lieta di studiarla e di portarla al consiglio per le sue deliberazioni».

[9] Agostino Bonara, nativo di Sale Marasino, ex garzone di bottega a Genova, fondò nel 1893 a Corna di Darfo lo stabilimento per la lavorazione delle bande stagnate e nere, denominato *The Bonara Italian Steel and Tin Plate manufacturing Company*. L'avventura industriale durò fino al 1897, quando gli impianti furono rilevati da Antonio Rusconi, data la irreversibile crisi in cui l'impresa del Bonara versava. Lo stabilimento non ebbe maggior fortuna e, nel 1899, fu ceduto alla Società Elettrosiderurgica Camuna. Si veda U. CALZONI, *Corna di Darfo: a cavallo del secolo officina sperimentale all'avanguardia ...*, in BANCA DI CREDITO AGRARIO BRESCIANO, *La banca di Credito Agrario Bresciano e un secolo di sviluppo. Uomini, vicende, imprese nell'economia bresciana*. Volume secondo, Brescia, Industrie Grafiche Bresciane, 1983, p. 391.

[10] CP, 1889, 30 ottobre. Il Bonara aveva richiesto un contributo alla Provincia di un milione e mezzo di lire e, in caso di altre società concorrenti, il diritto di prelazione in ragione della sua industria sita in valle. La Deputazione aveva quindi interpellato la Società delle Ferrovie Meridionali che gestiva il tronco Brescia-Iseo. Si voleva verificare la volontà, già espressa in precedenza, di cedere l'esercizio della linea, che era una delle richieste avanzate dal Bonara. Questi fu indotto a rinunciare, a suo dire, dalla mancata risposta a questo quesito da parte della società interpellata. Egli, nel giugno del 1891 ribadirà la propria proposta, questa volta, sostenuta anche da tre finanzieri inglesi.

[11] ASPBs, b. 829 *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo [...]* cit. Il 15 ottobre 1889 veniva stilata una *Domanda del Consiglio Provinciale al Regio Governo per la costruzione ed esercizio della Ferrovia Albano-Lovere-Corna con una sovvenzione chilometrica*.

normale e secondo il progetto già approvato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici». Di seguito si ribadivano le argomentazioni già contestate a suo tempo nel documento del Comitato ferroviario camuno. Innanzitutto, la «spesa totale della ferrovia e [del] relativo materiale mobile» si calcolava in 6.604.000 lire, a fronte dei circa 12.000.000 che avrebbe comportato la costruzione della Iseo-Pisogne-Corna. La strada ferrata proposta avrebbe collegato con Bergamo e, quindi, con la Milano-Venezia, «con quella di Lecco e colla ferrovia economica di Valle Seriana l'importante Comune di Trescore [...] la commerciale borgata di Lovere», oltre che i comuni del suo Mandamento, i comuni dipendenti da Vilminore, della Valle di Scalve, del Mandamento di Clusone e i «5 comuni appartenenti alla Provincia di Brescia situati sul tratto dell'ideata ferrovia». Si sarebbe congiunto «Bergamo con il Lago di Lovere e colla importantissima Valle Camonica». Zone densamente popolate, ricche di risorse e di industrie. Il documento sottolineava, inoltre, la valenza militare della Albano-Lovere-Corna. Nel 1897[12] la Deputazione provinciale bergamasca avrebbe ribadito la domanda con una novità fondamentale e, a stretto giro di posta, avrebbe ricevuto un netto diniego. La novità consisteva nell'oggetto della richiesta: ora si trattava della «linea di Valle Cavallina da Albano a Lovere» di «tipo III economico a calibro ordinario con materiale mobile speciale». Mancava dunque il riferimento a Corna di Darfo. Come vedremo, l'anno precedente era stata data la concessione della tramvia Lovere-Cividate. Sia pure con modalità mutate, la Provincia di Bergamo continuava a perseguire la prospettiva di far convogliare i traffici valligiani su Lovere e di connettere la valle dell'Oglio con il bergamasco.

Si comprende come tale stato di cose favorisse, da parte bresciana, lo svilupparsi di tentativi che, ancorché non ottimali, erano tuttavia ritenuti attuabili in tempi ragionevoli. Iniziava così un percorso accidentato, che portava alla definizione di obiettivi che, nelle intenzioni, tenevano conto delle esigenze di entrambe le province. Tentativi che, tuttavia, non produssero la soluzione desiderata.

Il 9 aprile 1893 si tenne un incontro a Capo di Ponte promosso dal locale Comitato, a cui parteciparono i Comitati di Lovere e di Edolo. Si trattava del tentativo di porre fine a divisioni che, era opinione condivisa, rendevano ancora più arduo l'obiettivo della ferrovia camuna. La riunione coinvolse la gran parte delle forze politiche ed economiche della valle[13]. L'assemblea intendeva appoggiare il

[12] IBI, la richiesta della Deputazione Provinciale di Bergamo e del 2 ottobre 1897, la risposta negativa dell'Ispettore Generale del Ministero dei Lavori Pubblici è del 3 dicembre 1897.
[13] ASPBs, b. 834. *Processo verbale del comizio tenutosi in Capo di Ponte il 9 aprile 1893*, le delegazioni provenivano da tutta la Valcamonica. Erano presenti i comuni di Capo di Ponte Malonno, Berzo Demo, Saviore, Cevo, Loveno, Grumello, Paisco, Anfurro, Angolo, Borno, Lozio, Monno, Ossimo, Pisogne, Darfo e Lovere. Le municipalità di Temù, Vione, Incudine, Vezza D'oglio, Edolo, Mù, Grevo, Cedegolo, Sellero, Paspardo, Cimbergo, Ceto, Ono S. Pietro, Cerveno, Losine, Niardo, Braone, Breno, Bienno, Berzo Inferiore, Malegno, Cividate Camuno, Esine, Darfo, Gianico, Pisogne, Prestine, Villa D'allegno avevano inviato lettere di sostegno in cui affermavano di accettare le conclusioni cui sarebbe giunto l'incontro. Erano poi presenti vari notabili e le rappresentanze delle «principali famiglie» di Breno, Ponte di Legno, Saviore,

progetto degli ingegneri Calini e Tosana che prevedeva il percorso da Pisogne a Corti, nella provincia di Bergamo, tracciato che si sviluppava quasi orizzontalmente nella direzione di Lovere. Questo centro sarebbe stato collegato alla linea. La ferrovia avrebbe risalito la valle, lungo la riva destra del fiume Oglio, e sarebbe giunta a Breno.

La relazione introduttiva, letta a nome del comitato promotore, prendeva le mosse dalla miserevole condizione economica della valle. Capo di Ponte era «posto nella plaga più danneggiata, dall'attuale stato di cose[14]». Nel giro di pochi anni erano scomparsi nelle sue vicinanze «5 forni [...] 20 e più miniere [e] 5 fucine per la fabbricazione dei vomeri». Peraltro era certa la imminente scomparsa dei pochi opifici che, «anemicamente» ancora sopravvivevano. Si doveva, inoltre, registrare il «totale deprezzamento delle vaste superficie di boschi, che formavano il maggior cespite d'entrata pei Comuni». Da qui disoccupazione ed emigrazione.

Affrontando la questione ferroviaria, si ricordava che essa era «nata in Valle col Risorgimento italiano, e col più rapido sviluppo delle relazioni commerciali, l'idea della ferrovia ebbe un primo ufficiale impulso nell'attuazione del tronco Palazzolo-Sarnico». Se si tengono presenti le aspre polemiche che, a suo tempo, accompagnarono l'apertura della Sarnico-Palazzolo non si può non notare il mutato atteggiamento. Quel tronco ferroviario era ora assunto quale lungimirante prologo delle vicende ferroviarie camune e sebine. In ciò si misurava la volontà di risolvere le questione della viabilità camuna e sebina nei termini di un compromesso.

Avevano ostacolato ogni progresso due cause. Da un lato «le poco sincere disposizioni della Provincia» di Brescia, la quale si era fatta scudo delle divergenze insorte sui tracciati delle linee. Col pretesto di non scontentare alcuno, non aveva concluso nulla. D'altra parte si riconosceva che «le continue discordie nostre», non superate in vista del bene generale, avevano propiziato il nulla di fatto che si doveva constatare.

Motivo di speranza era dato dallo «zelo [e dal] patriottismo[15]» degli ingegneri Tosana e Calini, autori di un progetto per una ferrovia Pisogne-Corti-Corna-Breno con la previsione della continuazione fino a Edolo. Si trattava di ipotesi ancora più solida per il fatto che «un Sindacato di capitalisti» aveva mostrato interesse alla costruzione e all'esercizio della linea.

Cedegolo e Grevo, oltre che «377 tra industriali, professionisti e commercianti di valle». Aveva assicurato il proprio sostegno il vicario foraneo di Ponte di Legno con tutto il clero della Vicaria. Si veda anche S. TARSIA, *Le comunicazioni [...]* cit., pp. 53-54. Dell'incontro di Capo di Ponte tratta G. MELOTTI, *L'Avv. Comm. Giuseppe Tovini e la ferrovia di Valle Camonica*, Brescia, Scuola Tipografica Artigianelli, p. 41. Nella rappresentazione, dalle marcate tinte agiografiche, l'autore sostiene l'estraneità del Tovini all'iniziativa, e riferisce che egli ebbe notizia del fatto «da suo fratello con lettera da Cividate».
[14] ASPBs, b. 834. *Processo verbale del comizio [...]* cit, p. 6.
[15] IBI, p. 7.

Si aprivano, nel momento in cui la proposta si pubblicizzava, due questioni. Il mandamento di Edolo si vedeva privato della linea, dopo le rosee ipotesi degli anni Ottanta. La soluzione era presentata come temporanea, ma non mancherà di suscitare forti reazioni allorché sarà ripresentata, sia pure in un contesto mutato. Nell'immediato, l'opposizione più forte si era avuta da parte dei comuni del mandamento di Pisogne. La relazione riteneva infondate tali obiezioni. Pisogne sarebbe rimasta «capolinea di tutto il commercio di transito verso la bassa Bresciana». Neppure Darfo aveva motivazioni valide per osteggiare il progetto Tosana-Calini. Era infatti prevista una stazione nella sua principale frazione, a circa 200 metri dal centro del paese.

Non v'era motivo di temere che la ferrovia avrebbe favorito Lovere, facendo confluire i traffici verso Bergamo, ciò tramite la costruzione di una linea che avrebbe percorso la Valle Cavallina. Se un progetto di tal fatta si fosse avverato si sarebbe trattato effettivamente di un grave danno, conveniva la relazione, tuttavia si trattava di ipotesi irrealizzabile. L'opera avrebbe, infatti, incontrato «ostacoli gravissimi, naturali» ad impedirla. Il «colle di Gaiano» si trova a 530 metri sul livello del mare, la riva del lago si colloca a 194, per un dislivello 336 metri su un percorso di 6 chilometri. Ciò equivaleva ad una pendenza media del 56‰ . L'impossibilità pratica era data dal fatto che la trazione meccanica poteva sopportare una pendenza massima del 40‰ . Si sarebbe potuto superare l'ostacolo solo costruendo un percorso con tornanti, che sarebbe risultato molto oneroso. Per cui, era la conclusione, l'agitato «spauracchio della concorrenza bergamasca» non era che un «pretesto» che celava altre motivazioni. Del resto, era «molto più facile e molto meno dispendioso e più breve» collegare con una guidovia Marone e Pisogne che costruire una tramvia «per la deserta Val Cavallina[16]». Colpisce che il documento ignorasse quella che, lo si è visto, era una precisa, ed espressa, volontà di parte bergamasca. Quella di costruire un percorso che collegasse, per mezzo di Lovere, alla città orobica e alla Milano-Venezia.

Il comizio approvava un ordine del giorno in cui il progetto Calini-Tosana era definito l'unico realistico, anche per l'interesse mostrato da un gruppo di potenziali finanziatori. Si approvava la previsione di una ferrovia «Breno-Corna-Corti-Pisogne con diramazione da Corti a Lovere, confidando che nel più breve termine possibile, tale linea [sarebbe stata] allacciata da un lato con la Iseo-Brescia e dall'altro proseguita fino a Edolo».

Il 12 maggio 1893 i Comitati ferroviari di Edolo e di Capo di Ponte[17], riuniti in Edolo, sollecitavano la Provincia a condurre le trattative con i *capitalisti* che avevano fatto le loro proposte. Si rilevava che anche i comuni della Valcamonica avrebbero dovuto manifestare il loro interesse per la ferrovia, esprimendo la disponibilità a

[16] IBI, p. 8.
[17] ASPBs, b. 834.

contribuire con propri fondi all'opera comune. In quella sede si decise di inviare un telegramma a Zanardelli, onde ottenere il suo autorevole appoggio.

I comuni mostrarono di recepire le indicazioni del comitato ferroviario. Lovere fu solerte. Il 26 maggio[18] aderiva al consorzio dei comuni e si impegnava a finanziare l'opera quando fossero determinati «la linea da costruirsi e il modo di esercizio della linea». Non v'era tuttavia l'impegno di una cifra precisa, anche se al consorzio era stato assegnato il concorso all'opera di 20.000 lire per 70 anni[19]. Nel complesso, tuttavia, le consultazioni negli enti locali, una volta valutata la situazione in modo più approfondito, portarono, secondo quanto riferiva Enrico Sigismondi al Consiglio provinciale, ad un esito deludente: «un terzo soltanto dei Comuni [aveva] preso formale decisione, e di queste forse la metà sotto date condizioni[20]».

Come s'è detto, il comune di Pisogne si schierò contro le ipotesi viabilistiche approvate a Capo di Ponte, e non rimase con le mani in mano. L'ipotesi era recisamente rigettata in un *Memoriale*, redatto dalle giunte municipali di Pisogne, Pian Camuno, Artogne, Gianico e Darfo il 19 aprile 1893, a cui si era associato il sindaco di Breno e quello di Brescia[21]. L'opuscolo intendeva scongiurare l'ipotesi di congiungere lo stabilimento Bonara di Corna di Darfo con il lago, tramite «la costruzione di una linea ferroviaria da Corna a Lovere tutta scorrente sulla strada nazionale che da Bergamo mette al Tonale, con una diramazione verso Pisogne, la quale si dipartirebbe a Corti ad un chilometro circa sopra Lovere[22]». Le cattive condizioni in cui versava la strada da Pisogne a Darfo avrebbero costretto a far confluire i traffici da Pisogne a Corti, cioè a determinare e sanzionare la preminenza commerciale di Lovere.

Il *Memoriale* osservava, inoltre, che si sarebbero certamente sentite le solite promesse di una ferrovia che congiungesse la valle al territorio bresciano[23]. «A priori la nostra Provincia [avrebbe dovuto] preferire la linea Darfo-Pisogne, perché [avrebbe evitato] il pericolo che prolungandosi la linea Corna-Lovere fino a Bergamo, ne [avesse] a venire una deviazione in tutto il commercio di valle Camonica dal corso suo naturale e fin qui tenuto». Seguiva una lunga elencazione delle motivazioni che avrebbero dovuto far recedere da ogni tentazione di perseguire il progetto in discussione. Dai minori costi che avrebbe comportato la linea Pisogne-

[18] ASPBs, b. 835, *Ferrovia di Valcamonica. Comune di Lovere*. Estratto di deliberazione consiliare del 26 Maggio 1893. Il presidente, dopo aver ricordato la formazione di un comitato ferroviario camuno e che era «stata iniziata una propaganda per la costruzione di una ferrovia di Valle», informava «che già un Sindacato di Milanesi ha già inoltrato proposte concrete all'On. Dep. Provin. di Brescia» per la costruzione della linea a sistema economico fino a Edolo.
[19] CP 1898, *Comunicazioni della Deputazione Provinciale in ordine alla viabilità camuna*, allegato al verbale della seduta del 17 gennaio 1896, p. 14.
[20] IBI, p. 18.
[21] *Memoriale pella ferrovia della VALLE CAMONICA*, Brescia, Stab. Tip. Lit. F. Apollonio, 1893, in ASPBs, b. 835, *Ferrovia della Valle Camonica. Informazioni e affari diversi.*
[22] IBI, p. 3.
[23] IBI, pp. 4-5.

Darfo, ai minori impegni per la sistemazione dei suoli, alla esigenza di edificare opere di minore entità. Dalle difficoltà per il mantenimento dell'assetto idrogeologico, maggiori qualora la strada ferrata percorresse la sponda destra dell'Oglio, alla prospettiva di maggiori utili di esercizio della linea Pisogne-Darfo. A tale proposito si osservava che la ferrovia camuna avrebbe servito lo stabilimento Bonara, essa

> avrebbe [avuto] pure il vantaggio di attraversare una delle migliori e più fertili plaghe della Valle Camonica [...] che produce[va] ed esporta[va] sul mercato d'Iseo più di 40 mila quintali di castagne all'anno, che forni[va] buona parte dei carboni al forno fusorio ed alle fucine di Govine, nonché tutto il legname greggio e segato che [veniva] esitato sullo stesso mercato di Pisogne, [...] che esporta[va] tutto ciò che produce[va], ed importa[va] tutto ciò che consuma[va][24].

Se anche il tratto Corna-Lovere, poi, non fosse stato costruito, stante la ricchezza dei territori serviti, la società che avesse avuto in gestione la linea sarebbe stata compensata del mancato apporto dello stabilimento Gregorini di Castro.

Il *Memoriale*, rivolgendosi ai camuni che mostravano di gradire il progetto Calini-Tosana, esponeva infine due motivi per i quali la Valcamonica doveva preferire il percorso Darfo-Pisogne, sulla sinistra dell'Oglio[25]. Quest'ultimo era più corto di due chilometri, il che comportava un risparmio annuo non inferiore alle 12.000 lire. Inoltre la linea, in attesa del proseguimento lungo la riviera, si connetteva con la strada costiera. Coloro che non avessero potuto proseguire per la via del lago, «per le nebbie, o per il mal tempo», si sarebbero potuti servire della strada «senza attendere che il treno retroced[esse] per Pisogne».

L'accordo politico, sanzionato a Capo di Ponte non resse. La tensione ad una soluzione unitaria, che pure esso rappresentava, ispirò anche un'altra significativa iniziativa di previsione ferroviaria. Si trattò dell'ultimo tentativo di comporre gli interessi delle due province. Nel 1894 l'Ufficio tecnico della Provincia, con la collaborazione dell'ingegner Carlo Tosana, mise a punto un progetto di ferrovia Iseo-Edolo a scartamento ridotto che, nel tratto tra Pisogne e Darfo, proponeva due percorsi alternativi. Così l'ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico provinciale, Ferdinando Zanardelli:

> il nuovo progetto contempla[va] due tracciati diversi fra la Stazione di Pisogne e quella di Darfo, l'uno sulla sponda sinistra dell'Oglio [...] che tocca[va] Pian Camuno e Artogne, l'altro sulla sponda destra [...] che tocca[va] Corti sopra Lovere indi Rogno [...]. La linea segu[iva] il thalweg [vale a dire il percorso di fondovalle] e solo si sposta[va] a destra o a sinistra dell'Oglio secondo le circostanze tecniche ed economiche lo consigliavano cosicché si [avevano] quattro ponti sull'Oglio uno sopra

[24] IBI, p. 9.
[25] IBI, p. 10.

I tracciati A e B della ferrovia camuna (particolare della carta corografica), ASB, FERROVIA DELLA VALLECAMONICA, Informazioni e affari diversi, b. 835. Proposte circa la costruzione e l'esercizio di una ferrovia economica Iseo-Pisogne-Darfo-Breno. Relazione della Deputazione Provinciale al Consiglio, 26 febbraio 1897

> Pisogne, un secondo sotto Breno, un terzo sopra Capodiponte, un quarto sotto Edolo[26].

Egli spiegava la scelta del doppio tracciato:

> ... lo scopo essenziale del tracciato della destra [era] stato quello di abbreviare la distanza fra la costruenda ferrovia e Lovere e Castro, centri importanti, il primo pel suo florido mercato settimanale, il secondo per lo stabilimento siderurgico Gregorini ivi esistente, [...] lo scopo invece del tracciato della sinistra fin qui sempre seguito [era] quello di seguire la linea più breve, e insieme più economica che [avrebbe condotto] in Valle Camonica ai suoi obiettivi naturali più vicini Iseo, Brescia e pianure Bresciane e inoltre quello di servire la ubertosa plaga che intercede[va] fra Darfo e Pisogne, che appartene[va] alla Provincia di Brescia [27]

La previsione dello scartamento di un metro derivava «anche da preliminari accordi con alcuni aspiranti alla concessione». Dava la possibilità di risparmi nella costruzione e nell'esercizio. Essa permetteva di raggiungere, «in piena linea», velocità dai 20 ai 35 chilometri orari, la massima velocità possibile per le ferrovie di terza e quarta categoria. La minore sezione consentiva risparmi nella costruzione della sede stradale e delle gallerie e di prevedere raggi di curvatura inferiori ai cento metri. Le pendenze risultavano contenute[28]. Il costo complessivo della ferrovia, compreso il materiale rotabile, ammontava a 8.780.000 lire[29]. La linea si biforcava «a metri 393 prima del termine del tronco Iseo-Pisogne». Il percorso da Pisogne per Corti e Corna era di 12,431 chilometri, la deviazione a sinistra 11,261 chilometri[30]. La ferrovia percorrente la sponda destra dell'Oglio (*tracciato A*) misurava circa 78 chilometri, la linea che comprendeva il percorso Pisogne-Artogne-Corna (*tracciato B*) era poco meno di 77 chilometri. La prima comportava una spesa di 5.970.000 lire, la seconda di 5.863.000[31].

Il nuovo progetto era frutto anche di preoccupazioni politiche. Il dibattito subito accesosi, per iniziativa dei comuni del Mandamento di Pisogne, aveva spinto l'amministrazione provinciale nel 1893 ad rivedere il progetto, estendendolo a sud fino a Iseo e, a nord, fino a Edolo. Si pensava che il contributo, eventualmente

---

[26] ASPBs, b 835, *Ferrovia di Valcamonica Informazioni diverse* Progetto di Ferrovia economica per la Valle Camonica da Iseo a Edolo Relazione tecnica, f 4 (non numerato)
[27] IBI, f 13
[28] IBI, f 8 La pendenza massima, raggiunta lungo 194,10 metri nel tratto Cedegolo-Edolo e presso la stazione di Edolo si prevedeva per 1369,25 metri era del 35‰ Lungo 1369,25 metri vi erano pendenze che variavano dal 30 al 32‰ sempre nel tratto Cedegolo-Edolo Nel resto del tracciato non si andava oltre il 20‰
[29] IBI, f 12
[30] IBI, f 14.
[31] ASPBs, b. 835, *Ferrovia della Valcamonica Informazioni e affari diversi* Deputazione Provinciale Di Brescia, *Proposte circa la costruzione e l'esercizio di una ferrovia economica Iseo-Pisogne-Darfo-Breno. Relazione al Consiglio per la sessione straordinaria del 26 febbraio 1897,* p. 2 In appendice sono riportate le *Osservazioni del comitato della Guidovia camuna*, la *Convenzione preliminare* della Deputazione Provinciale con Giovanni Antonio Ronchi del 3 dicembre 1896 e le *Aggiunte* alla stessa del 3 febbraio dell'anno successivo

concesso, a causa della brevità del tronco previsto, sarebbe stato molto esiguo. Si riteneva, inoltre, che una linea percorrente tutta la valle sarebbe stata apprezzata anche dalle autorità militari[32]. Infine il progetto «con doppio tracciato» Pisogne-Darfo permetteva, con tutta evidenza, di mantenere il compromesso con Lovere, di non infrangere una non belligeranza che avrebbe favorito l'avanzamento delle pratiche ferroviarie camune. Pare di poter dire che l'amministrazione provinciale bresciana, conquistata dai clerico-moderati nel 1895, operasse significative aperture nei confronti dell'amministrazione provinciale di Bergamo. Peraltro sembrava spingere verso il dialogo la consapevolezza dell'assottigliarsi delle risorse a disposizione. Ciò rendeva realistica l'apertura alle istanze viabilistiche di Lovere e di Bergamo. Anche se, ad uno sguardo retrospettivo, si constata che non si andò molto avanti nel dialogo in tema infrastrutturale.

A questo punto si trattava di scegliere. Il tracciato A o quello B? Non sfuggiva ad alcuno la concreta impossibilità di costruirli entrambi. L'esercizio di una rete ferroviaria siffatta sarebbe stato condannato ad un deficit perenne. L'atteggiamento dell'amministrazione provinciale bresciana si rivelò estremamente pragmatico. Per scelta, o per necessità, essa si affidò al mercato. Così si avanzarono opportunità che, l'una in poco tempo e l'altra in un giro d'anni più ampio, non portarono alla soluzione sperata, mentre maturava la tranvia Lovere-Cividate.

La prima proposta fu presentata dagli ingegneri Radice e Rusconi di Milano[33]. Essa riguardava la costruzione e l'esercizio della linea Iseo-Edolo, secondo il tracciato sulla destra orografica dell'Oglio. Si sarebbe potuto, in un primo tempo, limitare la costruzione al tratto Iseo-Cedegolo. Dopo aver valutato le possibilità di indebitamento dell'amministrazione provinciale, si dovette concludere che la concessione alla società Radice e Rusconi sarebbe risultata troppo onerosa per le casse della Provincia. Inaccettabile era anche la subordinata Iseo-Cedegolo. Infatti, se era possibile il finanziamento governativo per il tratto Iseo-Breno, non lo era affatto quello da Breno a Cedegolo. Non si trattava di un collegamento con un capoluogo di circondario, non rispondeva dunque «a un rilevante cumulo di interessi politici e amministrativi, oltre che commerciali». Cedegolo aveva qualche importanza commerciale, ma non certamente tale da motivare i sussidi statali.

Nel 1896 fu la volta del tracciato B, e si trattò dell'ultima azione di Giuseppe Tovini per la ferrovia nella sua valle, prima della morte. Si era costituito nell'estate del 1896, su promozione del Tovini, un comitato promotore della ferrovia camuna[34].

---

[32] IBI, p 14
[33] ASPBs, b 835, *Ferrovia della Valcamonica. Informazioni e affari diversi.* Deputazione Provinciale di Brescia, *Proposte [...]*, cit , pp 7-10
[34] Allo scopo venne elaborato un *Programma per la costituenda Società Anonima per la ferrovia Iseo-Breno*, in ASPBs, b 835, *Ferrovia si Valcamonica. Scartamento ridotto. Domanda e atti di convenzione Ronchi* La società aveva lo scopo di costruire ed esercire una «Ferrovia economica a scartamento ridotto di un metro del IV° tipo da Iseo a Breno, con eventuale

L'ingegner Giovanni Ronchi, a nome del comitato, chiedeva alla Deputazione provinciale la concessione della ferrovia Iseo-Breno, sul tracciato posto alla sinistra del fiume. Le condizioni poste prevedevano che lo Stato concedesse 3.000 lire per chilometro, per 40 anni; la Provincia avrebbe dato un contributo di 750.000 lire, mentre i comuni avrebbero concorso con 250.000 diluite «in 40 annualità da L. 10,104.60 ciascuna [...] che lusingavasi [il Ronchi] far accettare dai singoli Comuni, tenendo a suo rischio e pericolo tanto il concorso governativo, quanto il comunale». Si toccava in questo caso un tratto distintivo della politica dell'amministrazione cattolico-moderata rispetto alla precedente, zanardelliana. Nell'ambito della stessa illustrazione di cui ci stiamo servendo, il relatore esplicitava in premessa tale distinzione. Prima del 1895 era invalso «il partito di obbligare direttamente la Provincia verso i concessionari». In tal modo l'amministrazione provinciale si poneva nei confronti degli assuntori quale garante dei contributi propri, ma anche di quelli dei comuni e dello Stato. Con evidenti rischi.

In considerazione del fatto che «recenti esempi [...] insegnavano come supreme ragioni finanziarie potevano costringere lo Stato a disdettare gli impegni assunti» spinsero la Provincia a lasciare agli «assuntori i sussidi, specialmente dello Stato[35]». Sia la proposta Radice e Rusconi sia quella Ronchi si adeguavano a tale nuovo corso.

Giuseppe Tovini, in qualità di presidente del comitato promotore, si rivolgeva con una lettera circolare del 17 agosto 1896 alle amministrazioni comunali interessate[36]. Dopo aver ricordato la riunione, tenutasi a Brescia il 22 agosto 1896, con la partecipazione di «Consiglieri provinciali ed altri industriali della Valcamonica e riviera del Lago d'Iseo» in cui si decise di dar vita ad una società anonima, dava conto dei progressi delle pratiche. Al punto in cui si era giunti, tale l'opinione del comitato, l'eventuale fallimento sarebbe dipeso solamente dalla mancata risposta da parte delle municipalità. Esse si sarebbero dovute far carico del contributo complessivo di 200.000 lire, ripartite in un periodo di 40 anni. Considerati gli interessi, i comuni avrebbero dovuto sborsare 9.000 lire annue. Il Tovini aveva ben presente i malumori che avrebbe suscitato in Alta Valle la limitazione del tracciato a Breno. I capitali di cui si sarebbe potuto disporre non avrebbero permesso di più, tuttavia l'opera sarebbe stata la preparazione del prolungamento fino a Edolo.

Il 3 dicembre 1896 si stipulò la convenzione preliminare tra la Deputazione provinciale e Giovanni Antonio Ronchi. La linea da costruire era la Pisogne-Artogne-Darfo-Corna-Breno, lunga circa 46 chilometri e mezzo, il cui costo si valutava in lire 3.527.000. Si stabiliva che la pendenza del 30‰ si toccasse in poche ed eccezionali circostanze. La stazione di Breno si previde collocata in località *Foppo*, a circa un

prolungamento nell'alta Valle Camonica» essa si sarebbe congiunta ad Iseo con la ferrovia Iseo-Brescia

[35] ASPBs, b. 835, *Ferrovia della Valcamonica. Informazioni e affari diversi* DEPUTAZIONE PROVINCIALE DI BRESCIA, *Proposte [...]*, cit., p. 11

[36] In ASPBs, b. 835, *Ferrovia della Valcamonica. Corrispondenza col Comitato Esecutivo*

chilometro oltre Breno. Una delle motivazioni dello spostamento, forse non la meno importante, consisteva nella ostentazione della volontà di proseguire oltre, fino all'Alta Valle con la strada ferrata, come previsto dal progetto. Il Ronchi si sarebbe incaricato delle espropriazioni ed avrebbe esercito la linea per novant'anni, «con una quantità di materiale e con treni che [avrebbero dato garanzia] della sufficienza del servizio». La convenzione sarebbe stata realizzata non appena la Provincia avesse deliberato, stipulando l'atto e una volta conseguito il contributo governativo nella quantità massima, cioè di 3.000 lire per chilometro per 40 anni[37].

Mentre le cose sembravano svilupparsi positivamente fu approvata una nuova legge, la n° 561 del 27 dicembre 1896[38]. Essa riduceva la durata delle concessioni da 90 a 70 anni. La Provincia e i comuni avrebbero potuto iniziare ad erogare i loro contributi dal momento in cui la ferrovia fosse entrata in esercizio. L'innovazione più rilevante era contenuta nell'articolo 15. Il concorso finanziario dello Stato era subordinato al fatto che le ferrovie fossero costruite in sede propria. La relazione della Deputazione provinciale chiariva che la ditta assuntrice doveva detenere la «proprietà giuridico-economica» della sede su cui si collocava la strada ferrata.

Si prendeva atto delle novità nelle *Aggiunte* alla convenzione, sottoscritte il 3 febbraio 1897, la Deputazione provinciale cedeva in proprietà alla ditta assuntrice «la proprietà effettiva della zona stradale che si era disposti già a cedere in uso», ottenendo l'impegno all'allargamento della strada a 6 metri. La ditta concessionaria si avrebbe espropriato anche quelle aree che sarebbero poi state utilizzate per gli allargamenti stradali che la Provincia ritenesse opportuni.

In quella sede si previde pure che la linea si sarebbe spinta sino a Edolo. I sussidi da parte del governo e degli enti locali sarebbero aumentati in proporzione. La continuazione della ferrovia fino all'Alta Valle era, tuttavia, subordinata al realizzarsi, per i primi tre anni, di un reddito medio lordo d'esercizio di 5.000 lire al chilometro. A questo punto la realizzazione dell'opera appariva certa. Il prolungamento per Edolo, «necessità assoluta, imprescindibile» si sarebbe realizzato, era solo questione di tempo, si sperava.

Pochi giorni prima della stipula delle *Aggiunte*, alla fine di gennaio, era reso noto il Decreto con cui si concedeva alla Società Anonima della Guidovia Camuna la costruzione e l'esercizio della guidovia Lovere-Cividate.

Giungeva, infatti, in porto la parallela azione della Provincia di Bergamo, che non era stata arrestata, né ritardata, dalla prospettiva di un accordo in tema ferroviario con la *consorella* bresciana. Dopo aver avanzato la richiesta della ferrovia Albano-Corna-lovere, si era affacciata l'ipotesi tranviaria. Nonostante la Provincia di Brescia avesse risposto negativamente alla rinnovata richiesta, avanzata dal Comitato della Guidovia Camuna il 24 dicembre 1896, richiedente un contributo di

[37] IBI, *Informazioni e affari diversi* Deputazione Provinciale di Brescia, *Proposte [...]*, cit., p. 12

[38] IBI, pp. 13-15

150.000 lire[39], le pratiche della Provincia di Bergamo erano state coronate da successo[40].

Le implicazioni erano immediatamente evidenti. Come si poteva pensare ad una ferrovia camuna che percorresse lo stesso percorso della guidovia? La strada ferrata perdeva la propria necessità, sia tecnica che economica, e l'eventualità di una concessione governativa si allontanava. Assumeva consistenza la prospettiva di una soluzione del problema delle comunicazioni in Valle Camonica con il prolungamento della guidovia che, temporaneamente, si sarebbe fermata a Cividate[41].

Di tale preoccupazione si faceva interprete Giuseppe Zanardelli. Egli, pochi giorni dopo che il presidente dell'amministrazione provinciale aveva rivolto la sua protesta al Prefetto di Brescia[42], inviava una lettera al ministro dei Lavori Pubblici Prinetti il 14 febbraio 1897. La concessione della costruzione e dell'esercizio della tramvia Lovere-Cividate Camuno «sulla strada nazionale del Tonale» contravveniva a precisi impegni presi dal governo. Solo l'anno precedente la Provincia di Brescia, «in occasione della sistemazione della predetta strada nazionale presso il Casin di Boario», aveva versato «allo Stato una somma» al fine di allargare la sede stradale per potervi, quindi, collocare un binario, «non consentendo le condizioni del luogo una seconda linea a trazione meccanica». Dunque Brescia si era fatta carico di spese che avrebbero giovato ad altri.

Da molti anni erano in corso le pratiche per una ferrovia camuna. La concessione della tramvia avrebbe privato la Provincia di Brescia di ciò che legittimamente chiedeva. Solo una strada ferrata si sarebbe potuta costruire grazie all'allargamento della strada nazionale. I costi esigui di una tranvia avrebbero frustrato «colla concorrenza la ferrovia, la quale esige costosi sacrifici». Lo Zanardelli rilevava una contraddizione tra la concessione della guidovia e le intenzioni, espresse dal governo, di completare la fitta rete delle comunicazioni nazionali, «congiungendo ferroviariamente ai capoluoghi di Provincia i capoluoghi dei Circondari». La tranvia concessa, che avrebbe fatto capo ad un piccolo centro, avrebbe fatto sì che una intera valle, «di poco inferiore alla Valtellina», non sarebbe stata dotata di moderni mezzi di trasporto.

[39] IBI, p. 3. Una prima domanda era stata fatta dal *Consiglio d'Amministrazione della tramvia camuna* il 23 ottobre 1895. La somma richiesta allora era meno della metà dell'attuale: 71.000 lire.

[40] ASPBs, b. 835, allegato 2 a *Ferrovia della Valcamonica. Informazioni e affari diversi*. DEPUTAZIONE PROVINCIALE DI BRESCIA, *Proposte [...]*, cit., pp. 27-29.

[41] IBI, p. 28. il Cavalier Daniele Milesi, presidente del consiglio d'amministrazione della tramvia camuna, faceva abilmente presente che se si fosse voluto «veramente e radicalmente risolvere il grave problema della viabilità camuna, la seconda nostra proposta gliene indica[va] la via più facile e meno costosa, poiché basta[va] aggiungere la somma di L. 200.000 a quella risparmiata (...) per arrivare colla tramvia fino a Edolo». Seguiva la nota proposta del collegamento lacustre tra Iseo, Lovere e Pisogne.

[42] ASPBs, b. 898, *Ferrovia Valle Camonica. Guidovia camuna in Lovere. Atti della società*. Il 29 gennaio del 1897 il presidente della Provincia, avvocato Frugoni, rivolgendosi al Prefetto, utilizzava le stesse argomentazioni dello Zanardelli.

Vi era poi lo sgarbo istituzionale, di sostanza, della mancata consultazione della Provincia di Brescia per un'opera che passava sul suo territorio.

La conclusione della lettera era una richiesta di revisione del provvedimento, che danneggiava la Valcamonica e la provincia tutta. Non veniva celato, infine, il dispetto per un danno di immagine che sarebbe derivato allo stesso statista bresciano: «con piena sicurezza posso affermare che, in quasi quarant'anni dacché in Lombardia abbiamo il governo italiano, mai nessun provvedimento di Ministro avrebbe recato alla mia Provincia nativa un pregiudizio si enorme ed ingiusto[43]».

La risposta del ministro[44] confermava la validità del provvedimento e lo considerava per nessun motivo revocabile. Egli ricordava di aver da poco assunto il dicastero, di non aver mai ricevuto comunicazioni da Brescia prima della firma della concessione e di non essere stato informato delle pratiche bresciane per la ferrovia. L'impegno governativo a cui Zanardelli faceva riferimento non sussisteva. Il Prinetti citava l'articolo 6 della convenzione tra lo Stato e la Provincia di Brescia, in cui era detto che l'allargamento della sede stradale oltre le dimensioni previste «non impegnava in alcun modo la pubblica amminis[trazio]ne dello Stato circa le eventuali domande di concessione per impianto di una tranvia a vapore o di una ferrovia a scartamento ridotto». Il ministro rimaneva in attesa della domanda di ferrovia economica, a cui alludeva Zanardelli. Per parte sua, avrebbe cercato di tener conto degli interessi delle due province, valutando se imporre lo stesso tracciato nel tratto di cui si trattava o ricorrere ad altre soluzioni. Come si vede, le prospettive si oscuravano per l'ennesima volta.

La Provincia di Bergamo si affrettò a capitalizzare il successo ottenuto. Nel 1897, il 2 ottobre, inviava una seconda domanda di concessione governativa. Mostrava di voler perseguire la via della ferrovia Albano-Lovere[45]. La linea, che non avrebbe toccato Corna in questa seconda ipotesi, si proponeva quale prosecuzione della tramvia Lovere-Cividate. Ciò dava corpo alle pessimistiche previsioni di parte bresciana. Tuttavia, il 3 dicembre dello stesso anno si aveva notizia della negata concessione in ragione del fatto che il progetto non era, a giudizio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, «abbastanza completo per poter essere preso a base della domanda di concessione[46]».

Da parte bresciana si continuava a perorare la causa della Iseo-Breno, con la connessa azione di disturbo della tramvia loverese. Così, il 21 febbraio si tenne una

[43] IBI, Lettera di Giuseppe Zanardelli al ministro dei Lavori Pubblici, 14 febbraio 1897.

[44] IBI.

[45] ASPBs, b. 829 *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo [...]* cit.. In precedenza, 30 maggio 1897, la Provincia di Bergamo aveva inviato una domanda di ferrovia Bergamo-Lovere di 36 chilometri. Essa, dopo l'approvazione della tramvia Lovere-Cividate, sarebbe servita «a completare la [linea] della Valle Camonica» (si veda il resoconto della riunione del Consiglio Provinciale di Bergamo, del 31 maggio 1897, in «Il Cittadino di Brescia», 2 giugno 1897).

[46] IBI, lettera dell'Ispettore Generale del ministero dei Lavori Pubblici alla prefettura di Bergamo, 3 dicembre 1897.

riunione in Sale Marasino in cui fu dibattuto il tema del tracciato della ferrovia[47]. Il 29 aprile si aveva notizia della prossima discussione alla Camera dei deputati della concessione ferroviaria camuna. Nel contempo la sottoscrizione delle azioni della Società per la ferrovia procedeva positivamente[48]. L'11 maggio l'ingegner Ronchi, il presidente della amministrazione provinciale e i deputati bresciani promuovevano presso il ministero dei Lavori Pubblici la domanda di concessione. Il «Cittadino di Brescia» concludeva la cronaca assicurando che «frattanto [sarebbe stata] sospesa la consegna della strada nazionale per la tramvia di Lovere[49]». Era una speranza che apparve ben presto priva di fondamento[50].

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici esaminò il progetto della Iseo-Breno e richiese, tra l'altro, la modifica del tratto Corna-Cividate. Già assegnato alla guidovia il percorso sulla strada nazionale, si imponeva per la costruenda ferrovia la collocazione in sede propria. La giunta municipale di Breno, nel rivolgersi a Zanardelli allo scopo di chiedere il suo impegno nei numerosi passaggi che il progetto avrebbe dovuto compiere, affermava, tra l'altro, di nutrire ancora la speranza che la concessione tranviaria non sussistesse più[51].

Nell'agosto dell'anno successivo, il Consiglio provinciale affrontava il tema ferroviario su interpellanza del consigliere Giovanni Tosana[52]. Si doveva prendere atto che le pratiche non avevano avuto sviluppi positivi. Non era in discussione la scelta per la ferrovia camuna. Restava in vigore la convenzione con il Ronchi, che sarebbe scaduta il 31 dicembre 1898. Entro quella data si contava di concludere positivamente la vicenda.

La riunione si segnala per la tesi sostenuta dal Tosana. A che valeva ostinarsi «a demolire il progetto di tramvia Lovere-Cividate che, senza risolvere completamente il problema della viabilità camuna, sarebbe [stato] un primo e notevole avviamento alla soluzione, e per i valligiani, tagliati fuori da ogni movimento, [avrebbe] rappresentato pur sempre un immediato e reale vantaggio?». Non v'era incompatibilità nel tracciato e infondata era la paura di un danno economico che si sarebbe verificato per il confluire dei commerci su Lovere. Le difficoltà incontrate dalla ferrovia camuna, manifestamente insormontabili in breve giro d'anni, inducevano a non smarrirsi «dietro al lontano miraggio della ferrovia». La tranvia non doveva essere osteggiata, anzi era «d'uopo aiutarla». Il consigliere

[47] G. BENDISCIOLI, *La ferrovia della Valle Camonica e la riviera del lago*, in «Il Cittadino di Brescia», 22 febbraio 1897.
[48] IBI, 29 aprile 1897.
[49] IBI, 12 maggio 1897.
[50] IBI, 18 maggio 1897. Il presidente della Provincia era stato incaricato dalla Deputazione Provinciale di recarsi a Roma per sostenere, presso le autorità governative, la proposta di non consegnare la strada per la tramvia Lovere-Cividate.
[51] ASBs, CZ, b. 119, fasc. *Ballardini*.
[52] CP, 8 agosto 1898, pp. 18-23.

proponeva un ordine del giorno coerente con le premesse, per poi ritirarlo convinto dell'inopportunità politica della cosa.

L'episodio è significativo non tanto per il ripensamento individuale. Esso rappresentava la manifestazione di un vasto movimento che scuoteva la valle e metteva in discussione antiche fedeltà. La prova di ciò si ebbe allorché la questione della viabilità camuna si incrociò con la scelta della candidatura per le elezioni politiche del 1897[53]. Lo stesso Tosana, in una lettera a Zanardelli del 6 marzo 1897[54], parlava delle divisioni nel movimento progressista camuno. Lo scontro si svolgeva, a suo dire, «sopra una questione di campanile». Il candidato proposto era rifiutato non in base a valutazioni sulla sua persona, ma a causa di un contrasto con Breno «per problemi di viabilità». In Alta Valle si era generalizzata l'opinione secondo cui Breno era intenzionato a conculcare i diritti di Edolo. Qui prevaleva l'idea di candidare Battista Zitti di Lovere, in luogo del proposto Castiglioni. Lo Zitti garantiva di «non avere parzialità» a favore del capoluogo. Si delineava l'alleanza tra Edolo e Lovere, contrapposti a Breno.

Zanardelli, preoccupato della piega che stava assumendo la questione, invitò, per il tramite del Tosana, l'avvocato Zuelli di Breno ad un incontro da tenersi a Maderno, onde discutere di ferrovia ed elezioni. Lo Zuelli nella sua risposta lasciava cadere l'invito e chiariva la pratica impossibilità di un compromesso[55]. Infatti «stamane convocatisi gli elettori più influenti di qui, ad unanimita sta[va]no per l'elezione a deputato del Sig.r Zitti Gio Dott.r di Lovere, il quale [aveva] agito a agi[va] a tutt'uomo per dotare la Valcamonica della tramvia, combattendo e vincendo quelli di Breno che [avrebbero voluto] fermare la guidovia a trazione meccanica a Breno». Ciò sarebbe equivalso a un ulteriore impoverimento della Valle Camonica. I comuni situati all'estremo nord della Valcamonica dovevano importare tutto il vino e tutte le granaglie, mentre esportavano bestiame, legname, ferro e castagne. «Lovere ci ha offerto di poter sortire dall'isolamento nel quale la Provincia e Breno volevan lasciarci, e noi per necessità siamo corsi là dove il vantaggio ci veniva offerto». Lovere aveva la forza economica per sostenere l'impresa anche con le proprie forze. Chiudendo ogni possibilità di compromesso, lo Zuelli così concludeva: «la scelta tra chi ci procura[va] la nostra risorsa e chi ce la contrasta[va] non [era] difficile a farsi [...]. Ecco quanto [poteva dire] in materia di elezioni e di ferrovia».

Nonostante l'opposizione degli elettori del Mandamento di Edolo, il Castiglioni risultò eletto. Pochi giorni dopo le elezioni lo Zuelli scriveva a Zanardelli, ribadendo i propri convincimenti[56]. Egli, dopo aver ricordato le buone ragioni dell'alta Valle, constatava che «l'esito non ci fu favorevole perché anche i Preti della Valle inferiore ci

[53] La vicenda è ricostruita da R. CHIARINI, *Giuseppe Zanardelli e la lotta politica nella provincia italiana: il caso di Brescia (1882-1902)*, Milano, Sugarco Edizioni, 1976, pp. 213-215.
[54] ASBs, CZ, b. 119, fasc. T.
[55] ASBs, CZ, b. 124, fasc. Z.
[56] IBI. Lettera dell'avvocato Luigi Zuelli del 23 marzo 1897.

han combattuto collo spingere gli elettori a votare Castiglioni; ma intanto Edolo ha mostrato di esser compatto». L'avvocato chiedeva allo statista bresciano di tenere conto del volere espresso dal mandamento. Egli si sarebbe dovuto impegnare a smorzare l'ostilità di Breno. Avrebbe dovuto persuadere gli abitanti di quel centro a non contrastare «la troppo giusta approvazione di aver subito almeno la tramvia [...] fino al lago con mezzo comodo e celere e ricorreremo fiduciosi a Lei quando presso il Governo, ci occorra». Si era dunque verificata una inedita e surrettizia alleanza tra i *preti* e i liberali zanardelliani. Alleanza centrata sulla ferrovia camuna e sull'ostilità nei confronti della guidovia Lovere-Cividate.

Le acque in campo zanardelliano si calmarono. Lo stesso Zuelli in seguito si rivolgerà spesso allo Zanardelli quale proprio patrono[57]. Tuttavia la vicenda dovette lasciare dei malumori. La cosa pare testimoniata da un opuscolo, non firmato ma probabilmente germinato nel *milieu* zanardelliano. Il «dissidio profondo[58]», verificatosi in valle in occasione delle elezioni, era valutato come il frutto «del più fallace equivoco». Sempre era stata cura unanime delle forze bresciane la preoccupazione di portare la strada ferrata fino a Edolo. La limitazione della linea a Breno rispondeva a esigenze economiche inderogabili. Non aveva fondamento la lamentela nei confronti di «Brescia matrigna». Lo scritto riportava documenti della Deputazione provinciale e dei vari comitati, oltre che le lettere inviate dall'ingegner Ronchi alla Provincia. Dalla documentazione doveva risaltare la volontà di non abbandonare l'Alta Valcamonica ad un triste destino, esito inevitabile qualora la ferrovia non l'avesse raggiunta.

L'accenno dello Zuelli ai *preti* che diedero manforte al candidato progressista Castiglioni ci mostra che anche il mondo cattolico fu percorso da tensioni, sorte sul tema della viabilità. In un documento a stampa, datato 16 luglio 1899[59], Don Leone Martinelli, sacerdote camuno residente in Cremona, sentiva il dovere di metter in guardia gli *Amici Camuni*. La recente riunione del Consiglio provinciale aveva mostrato che l'idea ferroviaria era pervenuta in una via priva di sbocchi visibili. Del resto «Il Governo [aveva] solennemente negato il sussidio». Inconsistente e patetica risultava l'azione ostruzionistica dell'amministrazione provinciale di Brescia contro la tranvia loverese. La soluzione consisteva, secondo don Leone, nel tram elettrico, così come propugnato dal Reverendo Bonsignori. La valle era dotata di risorse atte a produrre la necessaria energia e non mancava di capitali. Chi continuava a proporre la ferrovia, con tutta evidenza, «voleva infinocchiare» i camuni: «*timeo Danaos et dona ferentes*».

---

[57] ASBs, CZ, b. 124, fasc. Z. Si vedano le lettere dello Zuelli indirizzate allo statista bresciano contenute nello stesso fascicolo.
[58] *La verità sulla ferrovia della Valle Camonica*, Brescia, Unione Tipo-litogr. Bresciana, 1897, p. 3.
[59] In ASPBs, b. 829 *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo [...]* cit..

In effetti, le residue possibilità di risolvere il problema della viabilità in Valle Camonica parevano collocarsi attorno alla tranvia, in ragione dei minori costi e delle sempre più nette chiusure di parte governativa. Il 27 luglio 1899 era concessa l'autorizzazione all'occupazione della strada nazionale per la guidovia loverese[60]. In rapida sequenza sfumava la prospettiva della ferrovia camuna. Il Consiglio provinciale prendeva posizione polemica contro il governo, cui imputava disinteresse nei confronti degli interessi bresciani[61]. Nel frattempo, infatti, la ferrovia camuna incontrava difficoltà. Il ministero dei Lavori Pubblici aveva infatti espresso dei dubbi. In sintesi obiezioni e dubbi riguardavano l'inadeguatezza della linea in caso di guerra. Inoltre, si poneva il problema della concorrenza della guidovia, che avrebbe ristretto gli utili d'esercizio di entrambi i mezzi[62].

A quel punto permaneva un'esile speranza. Il governo non chiudeva del tutto le possibilità di sovvenzionare la strada ferrata. Non v'era dubbio però che riduceva in modo significativo l'entità del possibile intervento. Interpellato l'ingegner Giovanni Ronchi dalla Deputazione Provinciale di Brescia sulla sua eventuale disponibilità ad accettare un contributo chilometrico annuale di 2.100 lire a chilometro, anziché di 3000, egli rispondeva con un netto rifiuto[63].

Il presidente dell'amministrazione provinciale bresciana, preso atto della situazione, e persuaso che la via degli accomodamenti e delle autolimitazioni non aveva sortito effetti, esprimeva il convincimento che si dovesse perseguire la via della ferrovia a scartamento ordinario per il tratto Iseo-Edolo:

---

[60] CP 1899, 30 settembre, p. 78.
[61] CP 1899, 23 giugno, pp. 12-13. Al governo si imputava non aver ancora provveduto alla concessione del sussidio chiesto dall'ingegner Ronchi. Solo la ferrovia, per altro, sarebbe stata in grado di porre fine alla misera condizione della Valle Camonica. La concessa guidovia loverese non doveva ritardare l'opera. Si trattava di due linee solo in parte concorrenti, anche per il fatto che la ferrovia sarebbe stata costruita in sede propria, mentre la tramvia avrebbe seguito la strada.
[62] CP 1899, 30 settembre, pp. 77-78. Il consigliere Massimo Bonardi sosteneva che «le maggiori opposizioni che il progetto Ronchi incontra[va] deriva[va]no dallo scartamento ridotto in esso adottato, nel mentre l'autorità militare e gli altri corpi consultivi preferi[va]no lo scartamento ordinario». Il presidente Frugoni aggiungeva che erano state avanzate dal Consiglio di Stato delle «difficoltà [...] all'accoglimento della domanda per la precedente concessione fatta al tram Lovere-Cividate». Si veda anche in ASPBs, b. 829, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Carteggio col Ministero*, la lettera del ministro dei Lavori Pubblici al presidente del consiglio provinciale, dell'11 luglio 1899. Il ministro ribadiva le stesse motivazioni che erano all'origine dell'atteggiamento negativo nei confronti della ferrovia camuna.
[63] IBI, p. 79. Il Ronchi affermava che prima della concessione della tramvia loverese, anche con un sussidio chilometrico di 2.100 lire, avrebbe trovato dei sodali nell'impresa finanziaria della ferrovia camuna. Ora, invece, egli stesso non aspettava che il 31 dicembre 1899, data in cui scadeva la convenzione, per liberarsi dagli impegni che aveva contratto con la Deputazione Provinciale.
In proposito si deve osservare che il Consiglio di Stato riteneva inopportuna anche l'offerta di lire 2.100 al chilometro per 40 anni, o di 3000 lire per venti anni. In quella sede erano state sollevate le obiezioni più pesanti al progetto di ferrovia. La decisone del ministro, per quanto giudicata insufficiente, fu presa dunque in contrasto con l'organo consultivo. Si veda ASPBs, b. 829, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Carteggio col Ministero*, la lettera del ministro dei Lavori Pubblici, cit.

> Una linea a scartamento normale sarebbe stata [...] finanziariamente impossibile quando venne votata la convenzione Ronchi, ma ora che per la Legge 30 aprile 1899 si [poteva] aspirare al sussidio di L. 5000 al chilometro per anni 70, la cosa muta[va] radicalmente aspetto. Il progetto del 1886 importando la spesa di oltre L. 120.000 al chilometro risponde[va] agli estremi di quella legge[64]

Il sussidio che si sarebbe ottenuto per i 76 chilometri della ferrovia sarebbe ammontato a 7.000.000 di lire complessive. L'ulteriore somma che necessitava per il compimento dell'impresa, si sarebbe ottenuta «con una operazione finanziaria e coi sussidi della Provincia e dei Comuni». Era la sanzione di un mutamento di strategia che, infine, avrebbe portato alla costruzione dell'agognata ferrovia della Valle Camonica.

[64] CP 1899, 30 settembre, p. 79.

6

La difficile conclusione

Il 6 marzo 1900 la Deputazione provinciale di Brescia invitava i comuni della riviera sebina orientale e della Valle Camonica a deliberare il loro contributo per l'opera, il cui costo complessivo era stimato in 12 milioni di lire. La legge n° 168 del 30 aprile 1899 aveva incrementato il sussidio governativo fino ad un massimo di 5000 lire a chilometro, per un periodo di 70 anni. L'amministrazione provinciale, per parte sua, avrebbe dato un contributo forfetario di 1.750.000 lire, a fronte delle 7.500.000 per le quali si era impegnata precedentemente. Anche la municipalità di Brescia avrebbe concesso un congruo sussidio. Ai comuni si chiedeva un impegno di 500.000 lire complessive, con un onere annuale di 25.000 lire. Essi avrebbero iniziato a contribuire all'indomani del compimento dell'opera. Con facoltà di ricorrere, qualora avessero ritenuto lesi i loro interessi nella ripartizione dei sussidi, «presso un collegio di tre arbitri». La costituzione del collegio era demandata alle municipalità stesse. Le somme impegnate sarebbero valse ad attestare che le comunità locali avvertivano con acutezza il problema della ferrovia. Si trattava di dare «una specie di irrefragabile sanzione sulla convenienza, sulla utilità, sulla necessità, anzi, della ferrovia[1]».

Dal marzo al giugno si tennero le riunioni dei consigli comunali. I risultati furono lusinghieri. Quasi la totalità delle amministrazioni aderirono. Solo i comuni di Iseo, Pilzone e Peschiera Maraglio non ritennero di partecipare all'impegno finanziario, mentre Siviano concesse un «sussidio derisorio[2]».

---

[1] ASCI, b 170, Lettera circolare si comuni dalla Deputazione provinciale di Brescia, 6 marzo 1900.

[2] ASPBs, b 829, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Contributi dei Comuni. Atti riflettenti la costruzione della Ferrovia Iseo-Edolo.* Il presidente della Deputazione Provinciale scriveva il 17 aprile 1900 (ASCI, b 170) che il rifiuto opposto dal consiglio comunale iseano aveva provocato «penosissima impressione». Iseo doveva considerare il grande danno che avrebbe subito dalla costruzione «di altra comunicazione diretta per Bergamo». Il presidente concludeva domandando una nuova presa di posizione del comune di Iseo. Presa di posizione che non venne.

Il Consiglio provinciale del 25 giugno 1900 prese, dunque, atto che «61 comuni interessati da Iseo in su» avevano accettato il proposto impegno finanziario[3]. Deliberò, quindi, di aumentare il proprio contributo e di domandare la concessione di costruzione della ferrovia camuna, ordinaria, secondo il progetto del 1886, e di esercirla per 70 anni. Si richiedeva anche il sussidio di 5000 lire al chilometro per tutto il periodo d'esercizio[4].

Il 19 giugno era stata stipulata una nuova convenzione con l'ingegner Giovanni Ronchi[5]. La ferrovia sarebbe stata costruita in sede propria. La linea avrebbe avuto un armamento «con rotaie d'acciaio del peso di 36 kg per ogni metro lineare». Era prevista la dotazione, tra le altre cose, di sei prese d'acqua e del servizio telegrafico. Il Ronchi assumeva l'impegno della fornitura di tutto il materiale mobile. Egli avrebbe gestito la linea per 70 anni, garantendo tre corse quotidiane, ascendenti e discendenti. Avrebbe utilizzato «almeno 6 locomotive-tender del peso a vuoto non minore di 30 tonnellate ciascuna, vetture assortite capaci di 600 viaggiatori, 30 carri coperti compresi i bagagliai, 50 coperti per le merci, nonché i necessari carri di servizio, gli attrezzi, le pompe[6]». Al concessionario spettavano i contributi governativi e degli enti locali.

Il 29 settembre l'amministrazione provinciale inviava la formale domanda al ministro dei Lavori Pubblici[7]. Si trattava di un atto in cui si trovavano le tradizionali argomentazioni sedimentate nel tempo, entrate a far parte del lessico politico e polemico locale.

L'industria del ferro, un tempo fiorente, era andata declinando in ragione del fatto che le ferrovie altrove permettevano di attenuare i costi di trasporto. La concorrenza aveva avuto ragione della pur ottima qualità del ferro camuno. «Tuttavia, se misera, l'industria non [era] morta[8]». Restavano attive 20 miniere, producendo per un valore di 250.000 lire annue. Degni di nota erano i due alti forni. Uno in Pisogne, che utilizzava due motori idraulici di 30 cavalli e che aveva raggiunto una produzione di 670 tonnellate di ghisa per il valore di 80.400 lire, occupando 11 operai. L'altro si trovava a Berzo Demo ed era giunto a produrre 900 tonnellate di ghisa speciale per uso bellico. Il documento rilevava la prossima apertura dell'importante stabilimento di Darfo, «per cura della Società Anonima Elettro-Siderurgica Camuna [...] per la fabbricazione e la vendita del ferro, dell'acciaio, e delle leghe di ferro col cromo, col nichelio, col manganese, ecc, e per la utilizzazione

[3] ASPBs, b. 829, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Contributi [...]*, cit.
[4] CP, 1900, 25 giugno, Iª parte, p. 37.
[5] IBI, *Convenzione preliminare fra la Deputazione Provinciale di Brescia e il sig. Ing. Giovanni Ronchi [...]*, pp. 55 sgg, II parte.
[6] IBI, pp. 58-57.
[7] IBI, 29 settembre, II parte pp. 225-261.
[8] IBI, p. 228.

dei sottoprodotti col processo Stassano». Si prevedeva che la produzione annua avrebbe raggiunto in pochi anni le 12.000 tonnellate[9].

Vi era poi il fitto tessuto di officine dalle dimensioni ridotte che, tuttavia, impiegavano «centinaia di operai» e utilizzavano «pure centinaia di cavalli dinamici». Si era lontani dai fasti dell'epoca veneta, ma non v'era dubbio che un moderno sistema di trasporti avrebbe ridato vita a questa rete di piccoli opifici[10]. Analoga era l'argomentazione che si svolgeva a proposito delle altre risorse di cui la Valle Camonica era ricca[11]. La pirite di ferro, ad esempio, utilizzata nella produzione dell'acido solforico. I marmi, la calce e il gesso di cui era dotata non solo la valle ma anche la riviera sebina. La produzione della legna e del carbone, senza dimenticare le iniziative industriali «per l'estrazione dell'acido tannico dal castano».

La ferrovia camuna a scartamento normale avrebbe soddisfatto i bisogni primari della popolazione[12]. La Valle Camonica non era autosufficiente nella produzione di derrate alimentari, in rapporto ai suoi 70.000 abitanti, restando strutturalmente dipendente dalle importazioni. Essa produceva 50.000 ettolitri di granoturco all'anno, 15.000 di frumento, 22.00 di segale e 600 di vino. Le produzioni agrarie erano concentrate nei territori tra Iseo e Capo di Ponte, per cui l'Alta Valle doveva importare tutte le derrate di cui abbisognava.

Era evidente che la mancanza di una viabilità moderna ed efficiente si traduceva in un aggravio delle condizioni di vita. Per trasportare un quintale di cereali da Iseo a Edolo le spese ammontavano ad almeno 2,50 lire e a 6 lire per ogni ettolitro di vino. I camuni dovevano pagare annualmente, per i 120.000 quintali di cereali e i 30.000 ettolitri di vino mediamente importati, 420.000 lire. Infatti «un quintale di granoturco, condotto in Vallecamonica» importava dei prezzi di trasporto «più che se fosse recato ad esempio dalla Plata a Genova». La ferrovia avrebbe ridotto le spese di quasi tre quarti; avrebbe avvicinato i consumatori al mercato, anche per il fatto che si sarebbe connessa ad Iseo con la linea per Brescia e con la guidovia che, dal centro sebino, conduceva a Rovato e Chiari, vale a dire «fino ai limiti dei fertili ed ubertosi terreni cremaschi e cremonesi – granai dell'Italia settentrionale». La mitigazione dei costi di trasporto avrebbe favorito anche gli opifici. In particolare sarebbe stato più facile l'approvvigionamento di ferro lavorato, utilizzato nelle lavorazioni con il ferro camuno, e dei «bozzoli onde integrare la quantità insufficiente presentata dalla produzione locale agli stabilimenti già in esercizio o futuri». Si sarebbe favorita la transumanza, dalle grandi dimensioni già allora[13], oltre che il trasporto «delle bottiglie d'acqua Pejo, piene nella discesa, e

[9] IBI, pp. 228-229.
[10] IBI, p. 229.
[11] IBI, pp. 229 sgg.
[12] IBI, pp. 232 sgg.
[13] IBI, p. 235. «Dal Tirolo, dalla Valtellina e dalla Svizzera scendono in parecchie migliaia all'anno, passando per la Valle Camonica, i capi grossi di bestiame sui frequenti mercati di Brescia, Rovato, Chiari, Gavardo, Montichiari, Verolanuova, ecc.». Il trasporto ferroviario

nella ascesa vuote» che realisticamente erano previste in numero di 1.000.000 ogni anno.

La ferrovia di cui si chiedeva la concessione avrebbe servito anche quei territori bergamaschi, la cui condizione geografica isolava dal loro capoluogo di provincia. Era il caso della Valle di Scalve, separata da Clusone, capoluogo di mandamento, «da montagne che non presenta[va]no passi agevoli o tali da non interporre prima o poi fortissime pendenze o lunghi sviluppi». In particolare Lovere, con il suo importante patrimonio commerciale e industriale, si sarebbe avvantaggiata dalla ferrovia Iseo-Edolo, «facendovi capo [...] con quel tronco di tramvia che si sta costruendo da Lovere a Corna o Cividate». La guidovia loverese, dunque, era assunta quale parte di un disegno non contraddittorio della viabilità della valle dell'Oglio.

Vi era poi il capitolo della produttività futura. La Valle Camonica disponeva di un'enorme risorsa idrica utilizzabile per la produzione di energia elettrica[14]. La strada ferrata avrebbe garantito la redditività dei capitali investiti. Ciò che si era verificato in Valsabbia appariva agli estensori del documento la prova provata delle positive implicanze di una viabilità efficiente. Qui, favoriti da una semplice tramvia, erano sorti ben quattro opifici nel breve spazio di due anni. Tali insediamenti avevano tratto vantaggio tale dalla strada ferrata da farsi promotori di una ferrovia, «a spese loro e di altri vicini opifici», da Rezzato a Vobarno.

Gli insufficienti capitali locali[15] avrebbero fruito delle occasioni offerte dal nuovo sviluppo indotto dalla ferrovia e sarebbero stati affiancati da capitali forestieri, attratti da «una conca vergine non per anco sfruttata, che [avrebbe offerto] quindi largo e sicuro lucro».

Vi era da considerare il preminente valore militare della proposta linea ferroviaria[16]. Innanzitutto, in valle si trovavano «cave di ferro spatico» che sarebbero state valorizzate dalla ferrovia. Si trattava di minerale dal quale si traeva una «eccellente ghisa grigia, la più adatta alla costruzione delle armi». La linea Iseo-Edolo, connettendosi con la ferrovia La Spezia-Parma-Brescia-Iseo, univa «le frontiere di terra e di mare» giungendo «fino al cuore delle Alpi a breve distanza dal Tonale». Gli austriaci avevano costruito la strada della Mendola, attraverso la quale avrebbero potuto inviare le truppe a quel passo per invadere la Lombardia. Nello stesso tempo si andavano edificando altre tre fortificazioni sul versante trentino del Tonale, oltre alla tramvia elettrica Trento-Malè, in Val di Sole. Di fronte a ciò una

avrebbe permesso rilevanti risparmi nell'alimentazione del bestiame. Non si sarebbe perso il latte e gli animali non sarebbero deperiti negli spostamenti, giungendo sui mercati nelle migliori condizioni.

[14] IBI, pp. 235-238.

[15] IBI, p. 237. Si stimava che il risparmio della Valcamonica ammontasse a 3.200.000 lire, circa 700.000 depositate presso la «Cassa di Milano» e 2.500.000 «alla Banca di Breno e di Edolo».

[16] IBI, pp. 238-239.

ferrovia, in grado di condurre celermente in loco i contingenti della milizia alpina a difesa dei confini, appariva in tutta la sua importanza.

Seguivano i particolari tecnici dell'opera e il piano finanziario dell'esercizio della strada ferrata. Senza entrare nel merito di quest'ultimo, mette conto di soffermarci sull'asserzione che, nel predisporlo, si doveva tener conto della progressiva erosione che la ferrovia avrebbe operato sulle economie locali; per cui la redditività economica sarebbe aumentata col tempo, gradatamente:

> nel compilare un piano finanziario per l'esercizio, non bisogna[va] dimenticare un fatto di primaria importanza, ed [era] la progressione naturale della produttività d'una ferrovia che [aveva] dei limiti massimi di *partenza* dalla apertura e di *arrivo*[17] ad una stazionarietà oltre la quale non [era] lecito presumere ulteriore incremento. Il limite massimo all'apertura [era] dato, come [era] ovvio, dalle condizioni attuali della plaga entro cui la linea scorre[va], ma non rompe[va] d'un tratto le antiche consuetudini e le antiche clientele, non elimina[va] i vecchi mezzi di trasporto, non scioglie[va] impegni o contratti preesistenti. La clientela nuova si acquista[va] a poco a poco, mano mano che il più rapido e più economico trasporto vince[va] e toglie[va] di mezzo i vecchi, entra[va] nelle abitudini, induce[va] a nuovi e più vantaggiosi contratti[18].

Torna alla mente la polemica, avente largo corso nei decenni precedenti, che esecrava la dirompente capacità distruttiva degli assetti economici tradizionali, esercitata dalla ferrovia. Non si può non concludere che molta acqua era passata sotto i ponti. Non agivano più le lusinghe, vagamente utopiche, di una società che si voleva immune dagli aspetti deteriori dello sviluppo economico capitalistico. Ora l'amministrazione provinciale, la cui maggioranza si riconosceva nello schieramento cattolico e moderato, non aveva remore ad ammettere, e certamente ad auspicare, gli effetti di modernizzazione, implicitamente sconvolgenti gli assetti tradizionali, che la ferrovia avrebbe indotto in Valcamonica.

Il documento si concludeva assegnando alla ferrovia la capacità di bloccare il processo di disgregazione civile, dei costumi, e delle virtù domestiche, frutto velenoso dell'emigrazione. La miserevole condizione della viabilità determinava l'isolamento della valle. Molti giovani uomini cercavano di ovviare alla mancanza di lavoro in loco con «l'emigrazione transitoria». Essi passavano parte dell'anno lontani dalle loro case e vi facevano ritorno «per l'inverno». Ritornava il tema, non nuovo nella pubblicistica che aveva ormai costituito un genere, con un proprio repertorio, della degenerazione delle condizioni di vita, quale funesto esito dell'isolamento cui la valle era costretta. Si trattava di «degenerazione fisica straordinaria per l'opera cui suppli[va]no donne deboli anche in forza di eredità funeste che trasmett[eva]no e si moltiplica[va]no». L'assenza dei coniugi spingeva le donne a cedere «all'incentivo sessuale, moltiplicando gli esposti». Da qui la degenerazione morale. Essa poi era ad

[17] Corsivo nell'originale.

[18] IBI, p. 251.

un tempo *fisica* e *morale*, portata dagli «emigrati, colla cinica scostumatezza, colle infezioni altrove contratte e agevolmente diffondentisi». L' isolamento della valle era esemplificata dal fatto che, essendosi in Vezza d'Oglio verificati due casi di vaiolo nero: la «linfa vaccinica» poté giungere solo dopo tre giorni, assieme al medico provinciale. Infine, si doveva considerare la vastità del senso di frustrazione diffuso tra i valligiani, di ogni ceto. Ciò fomentava malumori e costituiva una potenziale fonte di disordini. Del resto, in quale altra plaga d'Italia vi era un centro sede di tribunale, Breno, distante 46 chilometri dalla stazione più vicina? Dove un comune come Edolo, che ospitava la Pretura ed altre importanti istituzioni e che distava ben 76 chilometri dalla ferrovia[19]?

Le istanze dell'amministrazione provinciale di Brescia furono finalmente accolte. Con regio decreto del 23 giugno 1901, si ratificava la convenzione stipulata il 21 dello stesso mese, tra il ministro dei Lavori Pubblici e il presidente della Deputazione provinciale di Brescia con l'ingegner Ronchi, «per la concessione e l'esercizio di una ferrovia a sezione normale da Iseo per Breno ad Edolo[20]». Non era mancato il tentativo di scongiurare l'atto governativo da parte della Deputazione provinciale di Bergamo. In marzo era stato inviato un memoriale al ministro dei Lavori Pubblici e, l'on Finardi, deputato bergamasco al parlamento, aveva avanzato una preoccupata interpellanza in cui domandava se rispondesse al vero che la pratica della ferrovia camuna, «istruita [...] con insolita celerità [avesse] ottenuto con vera precipitazione, l'assenso [...] al massimo sussidio chilometrico, per il massimo periodo di tempo». L'opera avrebbe arrecato «gravissimo danno» alla provincia di Bergamo. Inoltre il governo, agendo in tal modo, contraeva un debito nei confronti della provincia orobica, dovendo «usare parità di trattamento alla corrispondente linea bergamasca Albano-Lovere-Corna[21]».

La giunta municipale di Pisogne reagì rivendicando il valore generale dell'opera di cui si dibatteva[22]. Non era l'interesse municipalistico che guidava l'azione degli enti locali della valle e del lago, bensì la cura di collegare una plaga vastissima alla rete generale delle ferrovie.

Si trattava ora di dar seguito agli adempimenti previsti dagli accordi sottoscritti. In particolare l'articolo 4 del Capitolato per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia camuna prevedeva che, entro 12 mesi, il concessionario presentasse il progetto esecutivo dell'opera. Inoltre, entro sei mesi dalla data di

[19] IBI, pp. 258-259
[20] CP, 1903, 31 ottobre, allegato p. 363.
[20] «Il Cittadino di Brescia» del 3 aprile 1901 dava notizia del memoriale bergamasco e della interpellanza dell'On. Finardi. Lo stesso giorno affrontava lo stesso tema, con i medesimi accenti, anche «La Provincia di Brescia». Il giorno successivo il giornale tornava sull'argomento in un articolo polemico contro i *Reclami bergamaschi*.
[21] IBI.
[22] IBI. Riportato il telegramma, del 1° aprile, della giunta di Pisogne al ministro dei Lavori pubblici.

pubblicazione sulla «Gazzetta Ufficiale» della concessione, si sarebbe dovuto stipulare l'atto definitivo che comportava un deposito cauzionale, da parte del Ronchi, di 175.000 lire e di un capitale che rendesse, all'interesse del 5%, 30.000 lire annue.

Le facili aspettative, alimentate dalle più recenti vicende, dovevano essere ben presto frustrate. Le cose non andavano nel senso auspicato. Il 3 gennaio 1902 il Consiglio provinciale approvava l'operato della Deputazione[23], che aveva domandato ed ottenuto una deroga nei tempi di attuazione della concessione. Era del tutto evidente che l'ingegner Ronchi non avrebbe versato la cauzione prevista entro il 26 giugno 1902. Egli si era impegnato alla costituzione di una società, ma non era stato in grado di assolvere al suo impegno. La scarsità di capitali locali, in una con «le traversie che colpirono il concessionario [negli] ultimi tempi» avevano raffreddato le speranze. Vi era la possibilità che una società francese, rappresentata dal barone Pietro Calvet Rogniat, si assumesse gli impegni del Ronchi. La condizione indispensabile era, tuttavia, la proroga al 31 marzo 1902 degli adempimenti previsti dalla convenzione. La richiesta di procrastinare i tempi, sottoscritta dal presidente della Deputazione provinciale di Brescia e dall'ingegner Ronchi andava oltre: domandava che la scadenza fosse posta al 26 aprile. L'ulteriore tempo di cui si faceva richiesta sarebbe servito qualora la soluzione parigina non fosse approdata felicemente in porto: avrebbe permesso di «escogitare altre combinazioni finanziarie». La proroga fu concessa con il regio decreto del 22 dicembre 1901.

Il 14 aprile il Consiglio[24] dovette prendere atto del grave rischio di porre fine alle velleità ferroviarie camune. Il Ronchi non aveva adempiuto ai suoi obblighi. In particolare il concessionario doveva ancora versare un capitale di 600.000 lire. Come s'è visto, la provincia si era fatta carico di un anticipo di 300.000 lire in buoni del Tesoro. Ora il Ronchi avrebbe dovuto risarcire l'amministrazione provinciale e versare altre 300.000 lire entro il 26 aprile, «sotto pena della decadenza della concessione». Non era realistico pensare che egli adempisse agli impegni, «per ragioni che [erano] nel pubblico dominio». La provincia doveva dunque farsi carico di un ulteriore sacrificio, onde non cancellare del tutto la prospettiva di avere la ferrovia nella sua più grande vallata.

La decisione fu presa all'unanimità. Nel dibattito non mancò il riconoscimento della collaborazione offerta dal governo nella persona del presidente del Consiglio Zanardelli e del ministro dei Lavori Pubblici. Il presidente della deputazione ricordò, inoltre che, passato il 26 aprile senza che l'ingegner Ronchi avesse fatto il versamento dovuto, il contratto che lo legava alla amministrazione provinciale sarebbe risultato sciolto *ipso iure*.

Le difficoltà incontrate nel reperire un interlocutore affidabile da parte della amministrazione provinciale si facevano via via maggiori. Da tale situazione derivava

[23] CP, 1902, 3 gennaio, p 9 e *Allegato D*, alle pp. 39-40.
[24] CP, 1902, 14 aprile, pp. 67-73 e *Allegato B*, pp. 82- 84.

la necessità, non priva di azzardi, di una supplenza dell'iniziativa pubblica negli adempimenti che sarebbero spettati al concessionario privato. Così, l'11 agosto, il Consiglio provinciale[25] approvò all'unanimità il progetto esecutivo, che sarebbe stato presentato al governo entro il 23 settembre e che rientrava negli adempimenti contrattuali assunti dal Ronchi. L' amministrazione provinciale era consapevole del fatto che, stante l'inattività del concessionario, avrebbe dovuto agire in prima persona. Tanto più se si considerava, per dirla con il consigliere Corna Pellegrini «il lavoro alacre di Bergamo per attrarre a se la Vallecamonica» che aveva portato all'apertura della tranvia Sarnico-Trescore-Bergamo e che preparava la costruzione del tronco da Bergamo a Lovere per Trescore, senza considerare la tramvia Lovere-Cividate. In quell'occasione si affacciava anche il quesito cruciale intorno all'eventualità della costruzione e, a certe condizioni, dell'esercizio della ferrovia da parte della Deputazione provinciale. Si trattava di un'ipotesi negata dai più. Tuttavia essa si presentava, e si sarebbe presentata in seguito, con la forza dei fatti: la scarsità dei capitali privati disponibili proponeva, tra le ipotesi realistiche, la gestione pubblica diretta della ferrovia camuna.

Tramontata la prospettiva rappresentata dall'ingegner Ronchi, la Deputazione di Brescia intraprese delle trattative con altre società. Nell'autunno del 1903 pareva essersi individuato un interlocutore in Arthur Koppel, titolare dell'omonima società berlinese. Il Consiglio provinciale si riunì il 31 ottobre[26]. In quell'occasione deliberò di autorizzare la Deputazione provinciale a cedere alla ditta Koppel di Berlino, la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea Iseo-Breno-Edolo.

La ditta assuntrice avrebbe costruito la strada ferrata con le stazioni e tutte le strutture necessarie al suo funzionamento, avrebbe anche predisposto l'armamento della linea con rotaie del peso di 36 chilogrammi per metro lineare. Avrebbe fornito il materiale mobile ed era tenuta «a dar costrutta l'intera linea, ed a cominciar l'esercizio [...] non oltre quattro anni dalla data della stipulazione dell'atto di allogazione». L'esercizio sarebbe durato 70 anni e si sarebbero garantite «tre corse discendenti e tre corse ascendenti al giorno», su tutto il percorso.

Alla Koppel sarebbero stati conferiti, oltre al contributo statale, il sussidio del comune di Brescia di 100.000 lire, quello dei comuni della valle e della riviera quantificato in 35.000 lire annue, per settanta anni. La Provincia si impegnava a versare, a fondo perduto, 2.500.000 lire in rate annuali di 250.000 lire per dieci anni, in base alla progressione dei lavori. Avrebbe, inoltre, concesso, su richiesta della ditta esercente, un prestito fino alla somma di 4.000.000 di lire. Anch'esso distribuito in rate annuali, di 400.000 lire. La restituzione era prevista iniziasse entro un anno dall'avvio dell'esercizio. L'amministrazione provinciale e i comuni si

[25] CP, 1902, 11 agosto, pp. 113-116 e *Allegato H,* p. 253.
[26] CP, 1903, 31 ottobre, pp. 297-313.

assumevano, dunque, un onere maggiore di quello previsto negli accordi intercorsi a suo tempo con l'ingegner Giovanni Ronchi.

Da parte sua la ditta assuntrice avrebbe versato, dopo aver sottoscritto l'atto di allogazione, «un deposito di L. 175.000 in titoli di rendita italiana al portatore 5%, o in altri titoli al portatore di primo ordine garantiti dallo Stato, valutati al corso del giorno». La somma sarebbe stata restituita, ma solo «dopo cinque anni di lodevole esercizio».

Era «espressamente riservato alla ditta Koppel il diritto di cedere [...] il contratto e gli obblighi ed i diritti che ne forma[va]no l'oggetto, in tutto o in parte, ad una ditta o società che egli (sic) giungesse a formare». Si trattava della clausola che avrebbe inceppato l'attuazione dell'accordo.

In quell'occasione, si può dire senza esagerazione retorica, si verificò una profonda unità d'intenti nella opinione pubblica bresciana. Lo dimostra l'intensità delle manifestazioni e il coinvolgimento popolare attorno alla vicenda.

Già nel 1900 don Leone Martinelli mutava opinione e perorava la causa della ferrovia[27]. Il consigliere provinciale, ingegner Bendiscioli, rivolse un accorato appello al clero cittadino e della diocesi. In esso si sviluppava il tema noto delle forze latenti che avrebbero dispiegato la loro benefica potenza, una volta liberate dall'isolamento derivante dalla mancanza della ferrovia. Egli domandava che i «ministri di Dio» contribuissero all'opera, sottoscrivendo la raccolta di azioni per una società anonima per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Iseo-Edolo, di cui lo stesso Bendiscioli si era fatto promotore[28].

Il 30 ottobre si tenne un incontro presso il teatro Sociale, gremito da una «folla di operai, di industriali, di commercianti, di cittadini d'ogni condizione, di interessati della provincia». Nell'occasione presero la parola il sindaco di Brescia, l'On Castiglioni, il sig. Bertoli, segretario della Camera del Lavoro cittadina, l'avvocato Livio Tovini oltre che gli onorevoli Bonardi e Gorio. Tranne quest'ultimo[29], che raccolse la disapprovazione del pubblico, gli altri oratori si spesero senza incertezze per la ferrovia camuna, che sarebbe stata oggetto della imminente riunione del

[27] ASPBs, b. 832. L'11 marzo 1900, ad un anno dal suo appello a favore della tramvia, egli si rivolgeva, affinché dessero il loro «concorso alla progettata e promessa ferrovia», ai «Parroci, Sindaci, Consiglieri Comunali, Segretari, valligiani, tutti».
[28] ASBs *Deposito Bendiscioli* b. 15. *Appello al clero della città e della diocesi di Brescia*, 14 agosto 1903: si desse «ai valligiani il mezzo di campar la vita in seno alle famiglie loro, nel loro luogo natio e ben lieti [sarebbero rimasti]. [...] nelle viscere della terra, Reverendi Signori, nelle miniere, nei marmi, nelle foreste [vi era] la ricchezza per l'intrapprendente (sic) industriale, il pane per l'operaio. ma queste viscere non po[teva]no aprirsi utilmente, non po[teva]no dare i loro tesori, se un mezzo non [era] pronto, per via trasportarne celermente comodamente a buon prezzo i prodotti. la ferrovia [andava] a rendere di matrigna, madre questa terra...»
[29] «La Sentinella bresciana», 31 ottobre 1903. Il Gorio sosteneva di essere sempre stato favorevole alla ferrovia camuna. Non lo convinceva l'atteggiamento della Deputazione e riteneva che sarebbe stata vantaggiosa e da perseguire la costruzione diretta della linea da parte della amministrazione provinciale. Durante il suo discorso, che giungeva a turbare il clima di concordia e di speranza condivisa, «il silenzio [era] glaciale».

Consiglio provinciale. Livio Tovini, figlio di Giuseppe, usò un'espressione zanardelliana, che gli era cara. La Provincia aveva contratto un «un debito d'onore da lungo tempo scaduto: questo affermava l'on Zanardelli fino dal 1885». Egli assicurava che, nella convenzione con la ditta Koppel, sarebbero state introdotte clausole a salvaguardia della manodopera locale. Gli faceva eco il segretario della camera del Lavoro, secondo il quale «il proletariato non si sviluppa[va] se non là dove l'industria [era] vigorosa: così che gli interessi dei lavoratori si identifica[va]no in ciò con quelli degli industriali e dei capitalisti». La ferrovia avrebbe arginato la povertà della Valle Camonica, a causa della quale «migliaia e migliaia di lavoratori emigra[va]no di là ogni anno».

I pochi oppositori in Consiglio si raccolsero attorno all'ordine del giorno proposto dal consigliere Gorio[30]. Oltre allo stesso, i consiglieri Deretti, Pasini e Vertua ritenevano che il prestito per il quale l' amministrazione provinciale si era impegnata fosse scarsamente garantito. Essi domandavano di non prendere impegni con la Koppel, ritenendo che altre ditte avrebbero offerto condizioni migliori. La Provincia, in qualità di azionista, avrebbe dovuto far parte di una società per la costruzione e l'esercizio della ferrovia, ritagliandosi, con ciò, una parte nella gestione del servizio.

La deliberazione del Consiglio a favore della Koppel scioglieva l'intricato nodo del dibattito che aveva occupato i mesi precedenti. In seguito alla relazione del capo dell'Ufficio tecnico della Provincia del 10 giugno 1903[31], in cui si proponeva la costruzione della linea direttamente da parte della Provincia, sulla base di valutazioni ottimistiche intorno alle condizioni economiche della realizzazione dell'opera e del suo esercizio, era largamente avvertita l'esigenza di chiarire, come sintetizzava il Bendiscioli[32], se convenisse alla Provincia «assumere la costruzione diretta » e se fossero realistiche le previsioni di spesa dell'ingegner Ferdinando Zanardelli, per l'Ufficio tecnico provinciale. Bendiscioli era convinto della necessità dell'impegno diretto dell'amministrazione provinciale nella costruzione, ma non condivideva la previsione di spesa previsto dall'Ufficio tecnico: la riteneva troppo esigua. Non una cifra attorno ai dieci milioni di lire, bensì dodici milioni, sarebbe stata la spesa necessaria per la ferrovia camuna. Lo stesso ribadiva, nel mese d'agosto, la sua convinzione in uno scritto in cui dava forma organica alla sua proposta[33].

---

[30] CP, 1903, 31 ottobre, pp 297-313

[31] In ASBs, *Deposito Bendiscioli, Ferrovia di Vallecamonica*, b. 15

[32] IBI, *Osservazioni in merito al rapporto*, 10 giugno 1903

[33] *La Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo e gli interessi generali della Provincia di Brescia Il Consigliere Provinciale del Mandamento di Edolo, Ing. G. Bendiscioli, ai suoi colleghi del Consiglio Provinciale*, Brescia, Prem. Stab Tip-Lit. F Apollonio, 1903 Lo scritto si poneva quale sintesi politica delle prese di posizione dei mandamenti della valle e della riviera del sebino, espressi in incontri tenutisi a Edolo, a Breno e a Sale Marasino nella prima decade d'agosto. Unanimemente i corpi morali si erano detti consapevoli dell'inopportunità dell'assunzione da parte della Provincia dell'esercizio della ferrovia camuna, tuttavia «né la nuova proposta della costruzione diretta aumenta[va] sensibilmente il concorso materiale [della] Provincia [..] né

Il 1° ottobre compariva un altro opuscolo, il cui autore, l'ingegner Cesare Deretti, osteggiava l'ipotesi del coinvolgimento diretto della Provincia[34].

Allo scopo di chiarire gli aspetti tecnici ed economici dell'opera, onde poter prendere delle decisioni che si avvertivano molto delicate e, dunque, da ponderare, la Deputazione ritenne di incaricare l'ingegner Leonardo Loria, docente di *Strade Ferrate* nel Regio Istituto Tecnico Superiore di Milano, «di condurre uno studio in grado di dire la parola definitiva sulla questione[35]. La relazione del Loria fu presentata in settembre. Si trattava di un'ampia trattazione che, analizzando il progetto di strada ferrata, proponeva talune modifiche e ne stimava i costi in modo difforme da quanto preventivato dall'Ufficio tecnico, analogamente a quanto pensava Bendiscioli. La ferrovia camuna sarebbe costata quasi due milioni di più di quanto previsto dall'Ufficio tecnico provinciale[36]: esattamente lire 11.865.000. Interessa qui sottolineare la soluzione che il Loria proponeva alla Provincia intorno ai comportamenti da tenere nei confronti della costruenda ferrovia. Egli vi giungeva attraverso un ragionamento articolato. Riteneva che «sino dai primi tempi dell'esercizio assai probabilmente si [sarebbe verificato] un beneficio di qualche centinaio di lire al chilometro»: la ferrovia camuna sarebbe bastata a sé stessa, fin dall'apertura dell'esercizio[37].

Si trattava, dunque, di un buon affare? Al contrario. Non v'era motivo di essere ottimisti. Infatti la Iseo-Edolo si sarebbe dovuta costruire «colle sole risorse provenienti dalle sovvenzioni e dai sussidi». La latitanza del capitale privato trovava la sua causa prima nella scarsa redditività dell'opera in rapporto alla somma necessaria per l'impresa[38].

Invero, la Provincia avrebbe fatto un'ottima scelta a concedere il subappalto ad una società, la quale sarebbe stata posta sotto il controllo del governo. Tuttavia ciò

---

per tale assunzione la medesima [era] condotta punto a conseguenze di una gravità imprevedibile» Si veda anche il *Memoriale dei comuni dei Mandamenti di Edolo – Breno – Pisogne – Iseo alla On Deputazione Provinciale di Brescia 2,5,9 agosto*, Brescia, Stab Tipo Litografico F. Apollonio, 1903, p 4

[34] C DERETTI, *La Ferrovia camuna da Brescia-Iseo-Edolo Considerazioni e proposte* Brescia, Tip Editrice F Apollonio, 1903

[35] ASPBs, b 835, *Ferrovia di Valle Camonica Informazioni e affari diversi* L'8 luglio 1903 la Deputazione conferiva l'incarico all'ingegner Loria e spediva il progetto della ferrovia, con gli atti relativi, e la relazione dell'ingegner Ferdinando Zanardelli Si richiedevano indicazioni «sulla giustezza delle previsioni e ragioni addotte dall'Ufficio Tecnico, sulla convenienza per un ente morale di addivenire alla costruzione diretta, ed infine sui rapporti appena adombrati dall'Ufficio tecnico, eppure importantissimi, che interced[eva]no tra la costruzione e l'esercizio di detta linea, esercizio che [avrebbe dovuto] essere poi affidato a Società privata». Ciò che colpiva era il forte divario tra le previsioni di spesa dei tecnici delle società che si erano proposte quali assuntrici della linea, eccedenti i 12 000 000 di lire riportati dal progetto inviato al ministero dei Lavori Pubblici nel 1902, e la somma «ancora ridotta nell'ultimo preventivo dell'Ufficio tecnico»

[36] IBI, *Relazione dell'ingegner Loria all'Onorevole Commissione ferroviaria Provinciale*, p. 15, la previsione fatta dall'ingegnere capo dell'Ufficio tecnico era di 8 950 965,36 lire

[37] IBI, p 21.

[38] IBIDEM, «L'esperienza di tutte le Società ferroviarie esistenti in Italia, dimostra[va] che non ve n'[aveva] neppure una che nuot[asse] realmente nell'abbondanza e [desse] larghi dividendi ai propri azionisti».

era praticamente impossibile. Lo impedivano le condizioni che una società privata avrebbe incontrato sul mercato finanziario, tali da rendere l'affare non redditizio[39].

L'amministrazione provinciale avrebbe sicuramente ottenuto, impiegando le stesse risorse, condizioni migliori da parte delle banche. Essa si sarebbe potuta procurare «una somma di L. 760.000 a L. 2.850.000 superiore a quella che una qualsiasi Società potrebbe procurarsi». Verificandosi tale ipotesi, la Provincia avrebbe potuto, in teoria, affrontare la costruzione diretta della linea, incrementando ancora il suo sussidio a fondo perduto di altre 500.000 lire[40]. Si trattava di una opzione che, tuttavia, l'estensore del documento sconsigliava.

Il Loria prendeva in considerazione altre ipotesi e, infine, si soffermava, condividendola, sulla proposta avanzata dall'ingegner Corniani, presidente della Deputazione provinciale di Brescia. Si sarebbe dovuta creare una società anonima partecipata in modo sostanzioso dalla Provincia. In tal modo si sarebbe ovviato alle difficoltà ad ottenere prestiti a tassi d'interesse vantaggiosi, grazie all'intervento dell'amministrazione provinciale e ai trattamenti di favore ad essa riservati dagli istituti di credito. Si trattava, dunque, di una società a partecipazione pubblica, tale da garantire la redditività degli investimenti privati, anche in base a taluni meccanismi che il Loria proponeva di attuare[41].

---

[39] IBI, pp. 3-4 e 22. Infatti i sussidi disponibili annualmente, derivanti dagli impegni del governo e dei corpi morali, sarebbero ammontati a 408.815,55 lire. Tale somma avrebbe permesso l'acquisizione da parte della società di un capitale di lire 8.933.784, al tasso annuo non inferiore al 5,75% per 70 anni, corrispondente ad un tasso netto del 4,5%. Il tasso del 5,75% derivava dalla considerazione che la ditta assuntrice avrebbe ottenuto un prestito a non meno del 4,5% netto, a cui si dovevano aggiungere, per l'imposta di ricchezza mobile, lo 0,90%, per la tassa di circolazione titoli un ulteriore 0,24%. Infine si doveva considerare lo 0,11% «per spese di bolli e negoziazione». Aggiungendo a questo capitale 1.850.000 lire dei sussidi una tantum a fondo perduto, della Provincia e del comune di Brescia, si raggiungeva la somma di 8.783.764,23 lire. Per completare l'opera, dunque, mancavano più di tre milioni di lire.

[40] IBI, p. 22.

[41] IBI, p. 26. Il capitale necessario all'opera, senza considerare il valore dei sussidi comunali, si sarebbe ottenuto costituendo «una Società anonima col capitale di L. 8.000.000 in azioni». Essa avrebbe emesso obbligazioni per cinque milioni e mezzo di lire. Se si fossero operate delle economie nella costruzione della linea, si sarebbe proporzionalmente ridotta l'entità delle obbligazioni. La Provincia sarebbe entrata nella società con un capitale azionario di quattro milioni. Un incremento dei contributi del comune di Brescia, a 150.000 lire, e dei comuni della valle, incrementando il loro contributo annuo a 30.000 lire annue, in luogo delle 25.000 stanziate, avrebbe facilitato l'impresa. Qualora il capitale azionario fosse stato portato a sei milioni e mezzo, «lasciando [alla società] di procurarsi la somma che ulteriormente può occorrere e che sarà al massimo di L. 4.500.000 secondo i miei conti».
Le azioni sarebbero state di due tipi. Comuni e di preferenza. Le prime, della provincia «pei 4 milioni di sua partecipazione», non avrebbero dato luogo ad alcun dividendo sino a che le azioni di preferenza non avessero ricevuto il 4%, oltre del qual limite tutte le azioni [avrebbero dovuto] partecipare al beneficio nella stessa misura».
Nella peggiore delle eventualità, il capitale di due milioni e mezzo di lire delle azioni di preferenza sarebbe risultato comunque remunerato al 4%. Le altre ipotesi disegnavano uno scenario dai tratti decisamente positivi. «Nella peggiore ipotesi cioè se il costo della linea fosse [stato] realmente di 12 milioni, se la Società non [fosse riuscita] a collocare le proprie obbligazioni a meno del 4½ % e se l'esercizio non avesse [avuto] a dare alcun margine di beneficio, i conti dell'esercizio si [sarebbero stabiliti] nel modo seguente. Servizio delle obbligazioni L. 264.600, Sovvenzione Governativa L. 381.800, Residuo utile L. 117.200. Deducendo il fondo di riserva [di] L. 5.860 e l'importo di Ricchezza Mobile il 10% L. 11.720.

Si trattava di una proposta che teneva conto della penuria di capitali disponibili. Una società a partecipazione pubblica, garante intorno alla redditività degli investimenti privati, raccolti tramite anche il coinvolgimento di un azionariato popolare. Non a caso il Loria faceva esplicito riferimento alla possibilità di inglobare in una pubblica sottoscrizione per reperire i due milioni e mezzo di lire, necessari per completare il capitale della società, «quella già aperta, per iniziativa del Sig. Ing. Bendiscioli[42]». Non si trattava, peraltro, di una soluzione inedita. «La maggior parte delle ferrovie vicinali del Belgio [era] stata costrutta da una *Società Nazionale* (corsivo nell'originale) espressamente costituita, nella quale il Governo partecipa[va] col fornire buona parte del capitale necessario alla costruzione delle singole linee». Se poi si fosse unificato l'esercizio della ferrovia camuna con la Brescia-Iseo, la convenienza dell'impresa sarebbe risultata ancora maggiore[43].

Cosa rimaneva nella deliberazione del Consiglio provinciale delle proposte avanzate dallo studioso? All'apparenza poco, se si esclude il prestito di quattro milioni di lire, a tasso garantito dalla Provincia, alla ditta Arthur Koppel. Ma il particolare era significativo. La deliberazione recepiva le indicazioni intorno all'intervento della mano pubblica per il reperimento del credito. In tal modo la Arthur Koppel poteva intravedere delle motivazioni ad un impegno che altrimenti non vi sarebbero state.

La tormentata storia della ferrovia camuna subiva, nei mesi seguenti, l'ennesimo intoppo. Nelle premesse alla deliberazione dell'ottobre 1903 si diceva che la ditta Koppel aveva accolto le proposte di modifica che la Deputazione le aveva proposto. In seguito da più parti si sollevarono, motivatamente, dei dubbi su tale intesa.

La Deputazione provinciale di Brescia, allo scopo di verificare se la Koppel «avesse o meno intenzione di mantenere i patti in suo nome stipulati con la provincia dal signor Ragioniere Benzoni», nel febbraio del 1904 inviava a Berlino una delegazione composta dal deputato Zaglio e dal segretario capo della Provincia, avvocato Ettore Quadrio. Si dovette prendere atto che la ditta concessionaria non era in grado di soddisfare gli impegni che si era attribuiti[44]. La visita berlinese aveva riaperto le trattative, senza giungere ad alcuna conclusione. Era opinione dello Zaglio che «la Koppel [agisse] seriamente». Essa non avrebbe comunque firmato alcuna convenzione, prima di aver costituito un consorzio di finanziatori in grado di sostenere l'opera. Il quadro internazionale appariva cupo e scoraggiava le iniziative finanziarie. Era infatti in corso la guerra russo-nipponica che perturbava il quadro

---

Totale L. 17.580. Riman[eva]no per le azioni circa L. 100.000 che corrisponde[vano] precisante al 4% sui 2 ½ milioni di azioni di preferenza».

[42] IBI, p. 28.

[43] IBI, p. 28. La convenzione d'esercizio della linea Brescia-Iseo con la Società Adriatica scadeva il 1° luglio 1905.

[44] ASPBs, b. 828, *Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo. Massima*. Il 28 febbraio l'avvocato Zaglio presentava la relazione del viaggio alla Deputazione.

delle economie europee. La delegazione si incontrò, a Monaco e poi a Vienna, anche con i rappresentanti della viennese Aktiengesellschaft für elektroteknische Unternehmungen che aveva presentato delle proposte alla Provincia. Pur rassicurando i colleghi circa il proprio personale ottimismo, lo Zaglio non poteva portare notizia di una conclusione certa. Conclusione che non si ebbe.

In un breve volgere di tempo, quella che era apparsa una granitica maggioranza, stretta attorno alla Deputazione provinciale, si andava sfaldando. Da più parti si domandavano dei chiarimenti. In tale contesto colpì l'opinione pubblica il fatto che fosse convocato il Consiglio provinciale, per il 5 marzo, senza che all'ordine del giorno vi fosse traccia dell'importante questione della viabilità camuna. Il comune di Pisogne diede vita ad una protesta che coinvolse tutti i comuni della valle e della riviera bresciana. Gli enti locali chiesero, dunque, la riapertura «della discussione sulla ferrovia[45]».

Furono, nell'occasione, presentate due interpellanze, presentate dai consiglieri Massimo Bonardi e Livio Tovini[46]. L'unità d'intenti registrata nell'ottobre dell'anno precedente non esisteva più. La Deputazione si mostrò reticente. In quella sede si ripresentarono le ipotesi di costruzione diretta. Gran parte dell'assemblea, poi, condivideva l'opinione di Bonardi, secondo cui gli interessi della Koppel erano solamente finanziari. Essa cercava di lucrare un profitto, conferendo la convenzione ad altra società. Massimo Bonardi propose un ordine del giorno con il quale si impegnava la Deputazione a proporre entro il mese d'aprile la deliberazione per la costruzione diretta della ferrovia camuna[47]. Prevalse la formulazione del Tovini, nella quale si ribadiva la fiducia nell'operato della Deputazione. Questa era invitata a «presentare entro il maggio 1904 la soluzione concreta e definitiva della questione della ferrovia camuna[48]». L'azione del Tovini valse a diluire la protesta nei confronti dell'esecutivo. Si coglieva infatti, in entrambe le mozioni, la medesima volontà di scuotere l'esecutivo. L'ordine del giorno di maggioranza ricevette 23 adesioni, 16 furono coloro che preferirono la formulazione proposta da Bonardi. Si era ben lontani dalla quasi unanimità dell'ultimo Consiglio provinciale.

La documentazione di cui disponiamo, assieme alle prese di posizione sulla stampa, non danno l'idea del grave disappunto che assalì i pubblici amministratori in quel frangente. Un'annotazione dell'ingegner Bendiscioli ci aiuta a percepire quel clima d'incertezza. Il 1° maggio 1904 egli incontrò l'ingegner Cesana in Iseo. L'oggetto del colloquio era il «Progetto di Tramvia elettrica a scartamento di 1 m da Darfo a Pisogne per uso dello stabilimento [Bonara]». Si prevedeva che la tramvia si sarebbe connessa «con allacciamento alla Iseo-Rovato-Chiari mediante servizio di

[45] IBI. Si vedano gli ordini del giorno votati dai comuni e quello del comune di Pisogne, che diede inizio alla polemica.
[46] CP, 1904, 5 marzo, pp. 39-63.
[47] IBI, p. 56.
[48] IBI, p. 63.

Ferriboats. Eventuale prolungamento del Medesimo Tram fino a Edolo». Tale progetto sarebbe stato opportuno «però quando la ferrovia» non si realizzasse[49]. Riprenderemo in seguito il tema della tramvia loverese, sempre giocata in antagonismo alla ferrovia camuna, per ora ci basta sottolineare il fatto che colui che, tanto apertamente, si era esposto per la ferrovia di valle, ammettesse, tra le eventualità realistiche, la possibilità che non si costruisse la tanto desiderata strada ferrata.

La vicenda, tuttavia, parve sciogliersi positivamente nell'estate di quell'anno. Svariate furono le società che si proposero quali assuntrici della costruzione e dell'esercizio della linea camuna. In breve l'attenzione si concentrò sulla *Società Veneta per costruzione ed esercizio di Ferrovie secondarie Italiane* e su una compagnia avente sede legale a Roma ed esercente talune tranvie nel parmigiano: la *Società Nazionale di Ferrovie* e *Tranvie*.

L'offerta avanzata dalla Società Veneta fu giudicata non meritevole di risposta positiva. Il responsabile dell'Ufficio Tecnico della Provincia ne sottolineava il carattere leonino[50]. Ben altri esiti diedero le trattative con la Società Nazionale. La vicenda si svolse e si concluse in due Consigli provinciali: l'11 giugno e l'11 luglio.

La Deputazione provinciale portò all'approvazione, nella prima delle riunioni del Consiglio, la convenzione sottoscritta dalla Società Nazionale[51]. Il dibattito mise in evidenza una profonda divisione. Le obiezioni furono molteplici. Aveva largo corso l'opzione della costruzione diretta da parte dell'amministrazione provinciale. Dopo l'esperienza negativa con la ditta Koppel, si era generalizzata la diffidenza nei confronti del capitale privato. Era convinzione diffusa che le società aspiranti all'esercizio fossero, in realtà, alla ricerca di subconcessionari in modo da portare a termine una speculazione finanziaria. Di fronte all'inaffidabilità delle offerte, molto

[49] ASBs, *Deposito Bendiscioli*, b. 15. si tratta di un appunto dattiloscritto datato 5 maggio 1904.
[50] ASPBs, b. 830, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Trattative per la concessione della linea*. Inaccettabile appariva la pretesa che tutto il reddito lordo d'esercizio chilometrico, fino alla somma di ottomila lire, rimanesse alla società esercente e che solo il 20% dei redditi eccedenti tale somma andasse alla Provincia. Seguendo la relazione del Loria le spese sarebbero state, nell'ipotesi peggiore, attorno alle 3800 lire per chilometro. Si doveva considerare, inoltre, che le spese aumentavano proporzionalmente molto meno dell'aumento del reddito prodotto. Per tale ragione il capitolato approvato dalla Deputazione stabiliva che «l'aumento del materiale rotabile e i lavori d'ampliamento da farsi per l'aumento dei prodotti d'esercizio dovessero stare a carico dell'Esercente». La Società Veneta voleva che tale incremento gravasse sulla Provincia, quando si fosse giunti al riscatto della linea. La relazione proseguiva elencando aspetti ora ambigui e ora inaccettabili. La Provincia doveva mantenere la possibilità di riscattare la linea, scaduti trenta o cinquanta anni. Non v'era alcuna motivazione che portasse ad accettare l'eventualità che la società assuntrice potesse, in seguito, modificare il progetto esecutivo. L'amministrazione provinciale intendeva mantenere il diritto a domandare la restituzione, alla fine dell'esercizio, del materiale mobile, «in buono stato», consegnato alla società esercente all'atto di concessione, cosa che la Società Veneta negava. Seguivano considerazioni intorno a manchevolezze di rilievo che avrebbero reso dannoso per l'amministrazione provinciale un eventuale accordo. Il segretario capo annotava in margine di condividere le valutazioni del responsabile dell'Ufficio Tecnico. In effetti erano «troppo leonine le proposte della Società veneta».
[51] La convenzione in CP, 1904, 11 giugno, pp. 205-212.

meglio che i corpi morali intraprendessero la costruzione diretta della ferrovia camuna. Ipotesi che non era esclusa neppure dalla Deputazione. Il presidente della Deputazione provinciale, nell'annunciare la soluzione del problema viabilistico camuno, affermava che non v'era pregiudiziale contrarietà alla costruzione diretta. Essa restava una delle possibilità, qualora non si fosse concluso alcunché con la Società Nazionale. D'altra parte l'impegno diretto della Provincia nella costruzione, a giudizio della maggioranza consigliare, scontava l'incertezza delle previsioni di spesa. Si andava dall'ottimismo dell'ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico, secondo cui il costo complessivo sarebbe stato inferiore a 10 milioni di lire, ai circa 12 milioni preventivati dal Loria. Inoltre, tecnici di ditte private avevano previsto delle spese tra 13 e 14 milioni di lire. In ogni caso, fisiologico era il divario in eccesso tra preventivi e consuntivi delle opere pubbliche verificato anche nell'esperienza dell'amministrazione provinciale. L'allogamento alla SNFT si configurava quale scelta di buon senso. Scelta che aveva il pregio di fissare chiaramente i limiti di indebitamento cui sarebbe incorsa la Provincia, eliminando con ciò ogni aleatorietà. La divergenza verteva anche sulla pratica possibilità da parte dell'Ufficio Tecnico di seguire la costruzione della linea. La Deputazione riteneva che ciò avrebbe assorbito tutta l'attività dell'ufficio. I numerosi sostenitori della costruzione diretta ritenevano che il costo dell'opera sarebbe risultato inferiore ai 12 milioni di lire. Essi non nascondevano le loro perplessità circa la solidità finanziaria della societa assuntrice. Inoltre muovevano delle critiche nel merito della convenzione. In estrema sintesi erano quattro le principali osservazioni.

Nella convenzione si parlava di erogazione del sussidio governativo alla fine dei lavori di ogni singolo tratto. Non parevano garantire questa possibilità gli accordi intercorsi tra il Ministero dei Lavori Pubblici e la Provincia. La Società Nazionale, inoltre, doveva essere messa nelle condizioni di non poter invocare dalla provincia ulteriori interventi dovuti a spese impreviste. In terzo luogo era necessaria la modifica del disposto dell'articolo 9, che fissava la responsabilità della società ai casi in cui «molestie, danni e spese» derivassero alla Provincia dalla mancata osservanza delle disposizioni da parte della allogataria. Si imponeva una formulazione più completa. Legata a questa considerazione era poi la critica all'articolo 11, per cui la società avrebbe potuto invocare le cause di forza maggiore per sgravarsi da talune responsabilità. Tale distinzione avrebbe provocato gravi danni all'amministrazione provinciale. La società allogataria doveva assumersi in ogni caso, e per qualsiasi motivo, la responsabilità, anche nei «casi fortuiti o di forza maggiore[52]».

La pressione dei consiglieri ostili alla convenzione, unita alla consapevolezza che effettivamente fosse opportuna una considerazione ulteriore degli accordi, convinse a sospendere la decisione e a riconvocare il Consiglio l'11 luglio.

[52] CP, 1904, 11 giugno, p. 161

La convenzione fu ripresentata, dopo che talune modificazioni erano state introdotte[53]. La Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie[54] assumeva la costruzione e l'esercizio della ferrovia camuna, sostituendo la Provincia e accettando gli obblighi da questa contratti nel 1901. Si stabilivano le scadenze entro le quali si sarebbero aperti all'esercizio i tratti ferroviari, con formulazione meno generica della versione precedente della convenzione: il tratto Iseo-Pisogne sarebbe entrato in esercizio entro il 1906, il secondo, Pisogne-Breno, entro il 31 dicembre 1907. La linea doveva essere funzionante in tutta la sua lunghezza non oltre il 1908. La società si assumeva ogni onere derivante dalla costruzione della ferrovia, dall'approvvigionamento del materiale mobile, dagli stabili e dai manufatti necessari. Ad essa competeva la manutenzione ordinaria e straordinaria, senza gravare ulteriormente sulla Provincia. L'articolo 8 stabiliva che la allogataria avrebbe fatto fronte alle spese che fossero dipese da eventi imprevisti.

Il servizio sarebbe stato garantito da tre corse giornaliere, ascendenti e discendenti. Gli orari, prima di essere sottoposti al governo, dovevano passare al vaglio dell'amministrazione provinciale. La Provincia aveva diritto di ispezione e di controllo della gestione della Società Nazionale. Il suo parere era vincolante qualora si trattasse di investimenti lungo la linea o di modificazioni sostanziali del servizio. Essa avrebbe partecipato al prodotto lordo, a partire dalla totale apertura della linea, quando questo avesse raggiunto le 7.000 lire per chilometro. Inoltre, il 15% del prodotto eccedente le 7.000 lire, fino alle 14.000 lire, sarebbe stato devolut0 alla Provincia. La percentuale saliva al 20% per quelle quote di prodotto che avessero superato le 14.000 lire chilometriche.

Merita attenzione l'articolo 18. Conteneva quelle che il consigliere Tovini definiva le *clausole sociali* e che saranno oggetto di discussione durante i lavori di costruzione. La società allogataria avrebbe introdotto nei contratti d'appalto delle norme per «assicurare gli operai contro gli eventuali infortuni, a determinare il minimo di mercedi [...] e il massimo dell'orario giornaliero; [a] stabilire il divieto assoluto di far lavorare oltre l'orario e nei giorni festivi». Ciò tranne che nei casi di estrema urgenza, riconosciuti tali dall'Ufficio tecnico provinciale. Il lavoro straordinario sarebbe stato retribuito «secondo le consuetudini».

La società assuntrice avrebbe versato 175.000 lire, quale deposito cauzionale, e il materiale mobile sarebbe stato ipotecato a favore della Provincia, «a garanzia dell'esercizio». Essa avrebbe ricevuto il sussidio di 130.000 lire elargito dal comune di Brescia, i 2 milioni e quattrocentomila lire dati dalla Provincia a fondo perduto le

[53] Allegato a CP, 1904, 11 luglio, *Convenzione far la Deputazione provinciale di Brescia e la Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie per l'allogazione alla società della costruzione e dell'esercizio della Ferrovia Iseo-Breno-Edolo*, pp. 277-286.
[54] V. CALVETTI, *Vecchi e nuovi [...]* cit., p. 193. La Società Nazionale aveva un capitale sociale di 5.000.000 di lire, in 20.000 azioni. La partecipazione estera era predominante, assommando a L. 3.000.000. In particolare il solo Credit Général Liegeois deteneva 8.000 azioni, per un valore di due milioni di lire.

35.000 lire annue dei comuni della sponda orientale del lago e dei mandamenti della valle, oltre al contributo governativo di 5000 lire al chilometro. Si specificava che il contributo del governo era «pagabile per ogni tronco dalla data della sua apertura all'esercizio». Per tacitare ogni perplessità, si citava l'esplicito assenso espresso dal ministro[55]. Seguiva l'indicazione delle modalità di pagamento[56].

La convenzione, anche nella versione parzialmente emendata, non incontrò il gradimento di una parte considerevole del Consiglio. Permanevano le considerazioni sulla inaffidabilità della Società Nazionale. Si trattava di una società anonima, alcuni dei suoi soci erano personaggi illustri, addentro alle questioni ferroviarie. Ciò nondimeno, era l'argomentazione del consigliere Massimini, la società manteneva il suo carattere speculativo. Accentuato dal mantenere «diritto di vendere, rivendere, e contrattare» la convenzione, in base a valutazioni che esulavano, ovviamente, dalla preoccupazione del beneficio alla collettività locale. La convenzione concedeva alla società allogataria molto di più di quanto era stato concesso alla ditta Koppel. Si trattava «quasi di una cessione». Le osservazioni critiche tendevano a certificare la superiorità della costruzione diretta. Sarebbe costata di più, ma l'opera sarebbe risultata migliore che non quella eseguita «da uno speculatore[57]».

La Deputazione difese la propria scelta. Essa vantava le modifiche apportate ai patti con la SNFT. I tempi e le eventuali penalità a carico della società erano scritti nero su bianco. Per ciò che concerneva la solidità della ditta concessionaria, quale era lo scandalo che si trattasse di società anonima? Non erano società di tal fatta tutte le società esercenti servizi di trasporto in Italia? La Società Nazionale gestiva le tranvie parmensi in modo egregio, come era stato attestato pubblicamente dal presidente di quella amministrazione provinciale.

Il Massimini ripresentò l'ordine del giorno in cui chiedeva la revoca della deliberazione del 31 ottobre 1903. Si procedesse alla nomina di una commissione

[55] Allegato a CP, 1904, 11 luglio, *Convenzione [...]* cit,, pp. 287-288. L'autorizzazione all'apertura dell'esercizio per tronchi fu concordato tra la Deputazione provinciale di Brescia e il ministro dei Lavori Pubblici il 28 giugno 1904. Fu pubblicato il relativo decreto il 10 gennaio dell'anno successivo (cfr. ASPBs, b. 830, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Concessione della linea.* Lettera del prefetto di Brescia alla Deputazione provinciale di Brescia, 20 gennaio 1905).

[56] IBI, pp. 283-284. La Provincia era impegnata a versare alla società allogataria 240.000 lire quando il valore complessivo dell'opera realizzata avesse raggiunto il valore di 1.000.000 di lire. In seguito «sempre nel limite di L. 2.400.000, il 24 per cento dell'ulteriore importo dei lavori e delle provviste» ad ogni tappa dei lavori che raggiungesse un valore di sei milioni. La Provincia avrebbe versato anche i contributi per conto delle comunità valligiane e rivierasche e del governo. Il capitale ammortizzato al tasso annuo privilegiato del 4% per le quaranta annualità seguenti l'apertura dell'esercizio, pari a 8.250.000 lire, sarebbe stato versato allorché il valore dell'opera avesse raggiunto la cifra di 1.600.000 lire. Il versamento era previsto al 68% per la cifra eccedente il milione. Le altre rate, sempre nella misura del 66%, sarebbero state versate ogni volta che i lavori ammontassero al valore di 60.000 lire. La somma conterita non doveva eccedere L. 7.260.000. Il saldo del capitale ulteriore fino a 8.250.000 lire era previsto entro due mesi dall'inizio del servizio. In seguito, essendo la «linea completamente aperta all'esercizio», l' amministrazione provinciale si impegnava a cedere alla Società Nazionale trenta annualità, 35.000 lire dei comuni e il contributo di 5000 lire al chilometro concesso dal governo.

[57] CP, 1904, 11 luglio, pp. 226-229.

incaricata di provvedere alla costruzione diretta e si assumesse un mutuo dalla Cassa di Risparmio delle Province Lombarde, alle stesse condizioni, peraltro già proposte dalla banca. Diedero il loro assenso 20 consiglieri su 46.

La proposta della Deputazione ricevette 40 voti e un solo voto contrario. Si approvava la concessione alla Società Nazionale della costruzione e dell'esercizio della ferrovia camuna. Nel contempo, si approvava l'apertura del mutuo di nove milioni con la Cassa di Risparmio.

Il Bonardi motivò il voto favorevole dei consiglieri che proponevano la costruzione diretta. La debolezza politica della compagine di maggioranza rischiava di indebolire anche il deliberato che, in ogni caso, dava risposta ad esigenze improcrastinabili. Si trattava di valutazioni non dissimili da quelle svolte dal deputato Folonari:

> se questa opera sospirata giunge[va] [...] finalmente in porto, non [era] per merito di uno od altro partito, bensì di tutto assieme il Consiglio. [Invocava] la memoria di Giuseppe Zanardelli, che propugnando in quest'aula la ferrovia Camuna, raccomandò la concordia degli animi, e ne diede per primo l'esempio, non solo coll'accettare, ma coll'appoggiare vivamente la soluzione proposta dalla Deputazione provinciale, quantunque questa non fosse costituita da uomini politici di sua parte[58].

Si chiudeva la lunga, a volte dolorosa, gestazione della ferrovia che avrebbe unito il capoluogo con l'estremo lembo settentrionale della provincia. Nelle intenzioni di molti, come si avrà occasione di vedere, si trattava di un primo passo verso ulteriori sviluppi: in particolare si pensava all'apertura dei traffici con la Mitteleuropa.

[58] IBI, p. 264

Parte Seconda
Ferrovia e popolo

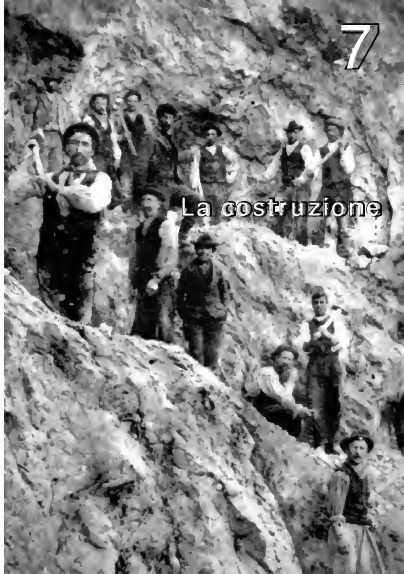
> Non è certo il caso di ricordare i tristi e non lontanissimi tempi che il colmo della comodità erano i calessi e le vetture padronali mentre la «massa popolare» doveva procedere pedestremente o su groppa d'asino. L'avvento della Ferrovia ha segnato un salto sì grande di progresso che oggi ancora impressiona e fa benedire le vigilie lunghe ed operose di chi ci preparò questo bene. Per valutarlo basta pensare quale rovina sarebbe se per fatalità questo acquisto svanisse o rimanesse sospeso a lungo.

Così, pur in un contesto critico, la «Illustrazione camuna» del febbraio 1914[1]. Dal momento in cui la ferrovia era divenuta prospettiva certa s'era aperta una situazione nuova. La strada ferrata sollevava, in grado progressivamente crescente, notevoli aspettative. Da essa si attendevano vantaggi. Se ne valutava l'impatto sulle economie locali. Amministratori e singoli cittadini si misurarono con gli effetti indotti dal moto ferroviario. Ancora prima che questi si manifestassero.

In effetti la ferrovia rappresentò l'inizio di un mutamento nei modi di vivere la cui entità possiamo solo percepire. La strada ferrata sconvolse buona parte degli assetti urbanistici, che permanevano immutati dal medioevo. Essa entrava nelle antiche costellazioni viarie consegnate dalla storia, e le stravolgeva. Creava nuove potenzialità, mentre annullava consuetudini e pratiche inveterate. Attorno ad essa si crearono contrasti di interesse che non mancheremo di cogliere.

In questa seconda parte ci occuperemo anche, e soprattutto, di questa destrutturazione indotta dalla *meccanica viabilità*, delle speranze che la strada ferrata nutrì, così come era dato di intravedere agli albori dell'età ferroviaria nella valle dell'Oglio e sulla riviera del Sebino e degli esiti e dei problemi che essa ebbe a suscitare.

---

[1] ING EGNUS, *Miglioramenti ferroviari*, in «Illustrazione camuna», 21 febbraio 1914.

7

La costruzione

Il progetto esecutivo del primo tronco della ferrovia camuna, riguardante il tratto Iseo-Pisogne, fu approvato con decreto ministeriale del 21 gennaio 1906[1]. Nel corso dell'anno precedente il progetto era stato esaminato più volte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici[2]. Varie erano state le osservazioni e le modifiche richieste, e recepite. A fronte di tali procedure, che inevitabilmente erano destinate a procrastinare l'esecuzione dell'opera, la società subconcessionaria aveva deciso di iniziare i lavori già nei primi mesi del 1905, quasi un anno prima del formale assenso ministeriale. Ciò in sostanziale accordo con l'amministrazione provinciale.

Nel maggio 1905 il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di Verona non aveva mancato di rammentare alla Deputazione provinciale di Brescia i rischi derivanti dall'avvio dei «lavori del tronco Marone-Toline». Peraltro era intenzione dell'Ispettorato proporre «qualche modificazione». La responsabilità sarebbe caduta per intero sul concessionario e, ovviamente, sarebbe stato nelle facoltà delle autorità governative far eseguire quelle varianti ritenute opportune, a totale carico della società allogataria[3].

In precedenza il direttore della costruzione della ferrovia camuna, ingegner Luigi Conti Vecchi, aveva chiarito i rapporti che sarebbero dovuti intercorrere tra Provincia e SNFT, e aveva motivato la scelta di iniziare i lavori in assenza di tutte le certificazioni[4]. La società aveva eseguito i rilievi necessari e aveva dato sollecitamente inizio agli studi. Prima della sanzione ufficiale degli accordi tra Provincia e Società Nazionale, che si ebbe agli inizi di dicembre 1904. Essa non aveva incontrato opposizioni né da parte del Regio Ispettorato alle Strade Ferrate del compartimento di Verona, né dall'Ufficio tecnico provinciale. Per tale motivo, dopo la

---

[1] ASPBs, b. 839, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Primo tronco. Verbale della visita di ricognizione ...*
[2] IBIDEM.
[3] ASPBs, b. 839 *Ferrovia Iseo [...]* cit. *Progetto di variante del primo tronco Iseo-Pisogne.* Lettera alla Deputazione provinciale di Brescia del 13 maggio 1905. La comunicazione faceva seguito alla nota dell'amministrazione provinciale del 6 dello stesso mese, in cui si comunicava l'inizio dei lavori.
[4] IBI, Lettera della Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie alla Deputazione provinciale di Brescia, 12 marzo 1905.

presentazione del progetto esecutivo il 27 gennaio, si era dato inizio ai «lavori di scavo di una galleria, estendendoli gradatamente ad altre». La società nutriva la certezza di non incorrere in rischi di rilievo. Infatti i lavori intrapresi consistevano «soprattutto in scavi di gallerie». Dato che vi era accordo sul tracciato, non si prevedevano contestazioni. Non si erano ancora iniziate le edificazioni di manufatti le cui modalità di costruzione, o le cui tipologie, potessero in seguito essere censurate dalle autorità di governo. Il Conti Vecchi affermava di assumersi, a nome della società, ogni responsabilità «riguardo alle modalità di costruzione della linea e delle opere d'arte». L' amministrazione provinciale doveva, da parte sua, approvare il tracciato, «sotto la propria responsabilità tecnica ed amministrativa[5]», in modo che la costruzione potesse proseguire. Il direttore della costruzione suggeriva di riferire «confidenzialmente al R. Ispettore capo di Verona le considerazioni [...] sopraesposte». Così, evidentemente, fu, e i lavori non si interruppero.

Merita attenzione una delle considerazioni contenute nella lettera del direttore della costruzione. I lavori per la strada ferrata camuna davano occasione di occupare la manodopera locale. Se la società fosse stata costretta a interrompere i lavori, avrebbe necessariamente licenziato «gli operai assunti, anziché assumerne con crescente intensità degli altri».

Il tema ritornò nella discussione in Consiglio, allorché la Provincia fu chiamata a deliberare intorno alla richiesta di prorogare al 31 marzo 1906 il termine entro cui la società allogataria avrebbe dovuto produrre opere per il valore di un milione di lire, espropriazioni e materiale compresi[6]. L'articolo 5 della convenzione stabiliva che ciò si sarebbe dovuto adempiere entro un anno dall'inizio dei lavori. Malgrado l'avvio sollecito, le mancate autorizzazioni ufficiali non avevano permesso l'esecuzione delle espropriazioni entro la fine del 1905. Le opere, peraltro, procedevano con celerità: «la media perforazione progredi[va] di 260-270 metri al mese e [sarebbe stata] quindi fatta per 5/7 della lunghezza totale delle gallerie al 31 dicembre [1905]; [sarebbe stata] ultimata col marzo del 1906». La Società Nazionale si impegnava a dare avvio ai lavori anche del secondo e del terzo tronco, dando così occasione di «trovare occupazione durante l'inverno nei lavori della ferrovia».

Il dibattito consiliare si allargò a considerare le condizioni dei lavoratori impegnati nella costruzione[7]. Si era diffusa la voce, non verificata, che la società costruttrice, o meglio una delle ditte che si erano accaparrate gli appalti per la costruzione dei vari lotti della ferrovia, avesse licenziato 200 operai. L'amministrazione provinciale, che aveva voluto includere nella convenzione le

[5] Sottolineato nell'originale.
[6] CP, 1905, 18 novembre, pp. 370-373. Si veda la *Domanda della Società Nazionale allogataria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia camuna per proroga al 31 marzo 1906 della spesa di un milione*, posta in allegato al verbale.
[7] CP, 1905, 18 marzo, pp. 316-323.

cosiddette *clausole sociali*, doveva preoccuparsi di ciò, anche per il fatto che si erano svolti degli scioperi e le condizioni che li avevano causati non erano venute meno.

Gli operai impegnati negli scavi delle gallerie lavoravano in due turni di 10 ore, le quattro ore intercorrenti erano impiegate per far brillare le mine. Il consigliere Vertua riteneva «inumano che si [facessero] lavorare per dieci ore nelle gallerie gli operai [...] senza gli apparecchi necessari per l'estrazione del fumo». Egli proponeva che si accordasse la proroga richiesta, a patto, tuttavia, che i lavoratori fossero impegnati in tre turni di lavoro nel corso della giornata, di otto ore ciascuno e a condizione che «le gallerie [fossero] provviste degli apparecchi necessari per l'estrazione del fumo[8]».

Gli operai impiegati erano allora 800, di cui 700 bresciani. La notizia del licenziamento di 200 lavoratori venne smentita dalla società interpellata, telegraficamente, nel corso della stessa seduta. La proroga infine fu concessa senza che fossero poste le condizioni auspicate dal Vertua.

La costruzione della ferrovia rappresentava una grande opportunità. Avrebbe assorbito un buon numero di lavoratori locali. Le comunità locali guardavano ad essa con comprensibile speranza. Il sindaco di Zone si fece interprete di tale stato d'animo, allorché si rivolse al presidente della Deputazione. Il comune di Zone aveva accettato di raddoppiare il contributo per la ferrovia camuna. Il Consiglio comunale, nel sobbarcarsi tale sacrificio, aveva incaricato il sindaco di chiedere che gli operai di quel comune fossero impiegati nella costruzione. «Ora che si [trattava] di iniziare tali lavori questi operai [...] richied[eva]no di interporre i miei buoni uffici». Egli pregava la Deputazione di «officiare la Direzione dei lavori» allo scopo. In tal modo si sarebbe potuto evitare, a quei lavoratori, di «annualmente emigrare all'estero in cerca di lavoro[9]».

La costruzione della linea si collocava nel contesto di relazioni sociali ed economiche che si è tentato di illustrare in precedenza. La sua caratteristica principale consisteva nel fornire occupazione temporanea, essa proponeva un sollievo alla disoccupazione che, per forza di cose, sarebbe durato lo spazio di qualche mese.

Non disponiamo di dati, neppure indiziari, sul numero degli scioperi. Dagli accenni nel dibattito in Consiglio provinciale e da alcuni documenti si può, comunque, pensare che le agitazioni non fossero di entità trascurabile. Si trattava di un fenomeno nuovo. Esso attestava della presenza di una organizzazione sindacale, sia pur larvale e poco strutturata, tra i lavoratori impegnati nell'opera.

I lavori erano stati frazionati e assegnati mediante appalti di piccole dimensioni. Le ditte appaltatrici erano contrattualmente vincolate a dei protocolli

[8] Ibi, p. 318.
[9] ASPBs, b. 839, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Personale addetto ai lavori. Assunzione di operai.* Lettera del sindaco di Zone alla Deputazione provinciale di Brescia, 28 dicembre 1904.

comportamentali nei confronti delle maestranze. Vigeva il diritto al preavviso di una settimana in caso di licenziamento, qualora non fosse causato da colpe del lavoratore. L'orario giornaliero era di 10 ore, il lavoro straordinario doveva essere pagato «secondo le consuetudini». Non era ammesso lavoro nei giorni festivi. Gli appaltatori, inoltre, erano tenuti ad assicurare la manodopera contro gli infortuni[10].

I lavoratori dovevano essere retribuiti secondo una tabella che prescriveva le seguenti paghe orarie minime[11].

Manuali adulti per qualsiasi lavoro (terrazzieri, picconieri, badilanti, carriolanti)	L. 0,16 all'ora
Garzoni minorenni praticanti da manovali	L. 0,10 all'ora
Capi minatori	L. 0,32 all'ora
Minatori di prima classe	L. 0,28 all'ora
Minatori di seconda classe	L. 0,25 all'ora
Aiutanti minatori	L. 0,20 all'ora
Ragazzi in aiuto ai minatori, ai muratori od ai fabbri	L. 0,10 all'ora
Capi muratori	L. 0,32 all'ora
Muratori di prima classe	L. 0,28 all'ora
Muratori di seconda classe	L. 0,25 all'ora

I dati riportati erano comunicati, con lettera del 26 novembre 1905, della direzione dei lavori. In essa l'ingegner Conti Vecchi forniva ragguagli alla Deputazione provinciale. Rilevava che «la prescrizione del preavviso di otto giorni in caso di licenziamento non dovuto a demerito, fu posta da questa Direzione in adempimento di un impegno assuntosi alla chiusura di uno sciopero del maggio c. a., ma da tale impegno la Società fu prosciolta dagli operai stessi quando ai primi del corrente mese abbandonarono il lavoro senza alcun preavviso». Il Conti Vecchi esprimeva il disagio di doversi sottoporre a norme giudicate deleterie alla buona conduzione dei cantieri. A giudizio della Società Nazionale, dunque, gli appaltatori

[10] IBI, Clausole riguardanti il trattamento degli operai nei contratti d'appalto.
[11] IBI, Elenco delle paghe minime agli operai.

avrebbero dovuto rispettare la prassi consuetudinaria che concedeva mano libera in fatto di licenziamenti[12].

Scioperi frequenti, dunque. Relazioni tra lavoratori e imprese appaltatrici molto tese. Il «rispetto della consuetudine», rivendicato dal direttore della costruzione, per gli appaltatori significava il rifiuto di un diritto che i lavoratori avevano conquistato con la loro agitazione.

Alla stessa data della lettera citata, il direttore della costruzione inviava al presidente della Deputazione provinciale una comunicazione ufficiosa. Vi si trattava del licenziamento di tale Camossi, minatore residente in Darfo. Questi, come constava da informazioni raccolte dal presidente della Deputazione, era stato licenziato senza preavviso e senza che avesse meritato delle sanzioni disciplinari. Il direttore della costruzione negava ogni addebito e non nascondeva il fastidio che gli procuravano le questioni sollevate.

Gli atteggiamenti della società, delle ditte appaltatrici e dei lavoratori risultano, a questo punto, chiare. Da un lato si usava la manodopera per alcuni periodi in cui maggiore era l'intensità del lavoro. Il fatto che le gallerie si concentrassero principalmente nel primo tronco della ferrovia camuna motiva una conflittualità che, probabilmente, non fu di tale intensità nelle altre sezioni dell'opera. Il grande fabbisogno di braccia per i lavori di scavo delle gallerie assumeva un andamento ciclico, le cui conseguenze sull'occupazione erano dirette. Da qui la tensione continua, e gli scioperi.

Dal 16 gennaio 1905, cioè dall'inizio «dei lavori di galleria pel tronco Marone - Pisogne», al 16 aprile, furono assunti 444 operai, 257 di questi erano residenti nei comuni del lago (149 di Pisogne e Toline), 68 di altri comuni della provincia e 56 provenivano da altre province[13].

In tale contesto l'amministrazione provinciale mantenne la funzione di intermediaria tra la Società Nazionale e gli operai, mostrando un atteggiamento di riguardo per questi ultimi. Agiva senz'altro la preoccupazione che l'eccessiva tensione portasse a turbare l'ordine pubblico e, nel medio periodo, quello politico. Sembra testimoniare della fondatezza di tale preoccupazione una missiva del direttore della costruzione al Prefetto di Brescia. Il 16 novembre 1905[14] gli appaltatori «de' lavori di scavo della galleria detta di S. Gregorio, fra la Foppa di Toline e Porto del Monte in Comune di Pisogne» avevano manifestato la loro volontà di non proseguire i lavori. Ne erano impediti, a loro dire, da un clima insopportabile di conflittualità. Infatti, «Dopo lo sciopero della settimana scorsa, lunedì, sotto la

[12] IBI, Lettera dell'ingegner Luigi Conti vecchi alla Deputazione provinciale di Brescia, 26 novembre 1905.
[13] IBI La Direzione della Costruzione della Ferrovia Camuna alla Deputazione provinciale di Brescia, 21 aprile 1905.
[14] IBI, Lettera del Direttore della Costruzione al Prefetto della Provincia di Brescia, 16 novembre 1905.

pressione [...] del Tenente dei carabinieri [dovettero] ammettere al lavoro più operai» del necessario per il compimento delle opere. In seguito gli appaltatori non erano riusciti a liberarsi della manodopera eccedente, timorosi della loro incolumità fisica, minacciata, a loro dire, dai lavoratori.

Il Conti Vecchi riferiva di aver promesso agli assuntori uno «scavo di una vicina trincea in roccia». Sarebbe stato così possibile occupare parte della manodopera eccedente di cui sopportavano la presenza. Inoltre, alcuni operai avrebbero trovato occupazione in località *Prebalda* (sic), oltre Toline, dove si prevedeva entro breve l'apertura di un cantiere. Gli appaltatori avevano risposto che la promessa non aveva sortito effetti: gli operai si rifiutavano di uscire dalla galleria che avevano occupato. La comunicazione al prefetto era giustificata dal fatto che gli imprenditori in questione erano «invasi da vera paura». Si trattava della situazione analoga a quella cui faceva riferimento la Prefettura, nella sua comunicazione alla Deputazione del 19 novembre[15], in cui si dava notizia di un'«istanza di due operai addetti ai lavori della ferrovia di Valcamonica» che denunciava il prossimo licenziamento di «un certo numero di operai» che avrebbe, con ogni probabilità, provocato «un nuovo sciopero generale». La minaccia era stata confermata dalla sottoprefettura di Breno.

Sarebbero opportune informazioni, che non abbiamo, intorno all'organizzazione sindacale dei lavoratori impegnati nella realizzazione della strada ferrata di Valle Camonica. Sull'adesione agli scioperi che, comunque, si può supporre consistente. Sugli eventuali collegamenti con le organizzazioni dei lavoratori provinciali. Tuttavia, in via indiziaria, pare di poter cogliere nell'episodio della ferrovia camuna taluni tratti di novità. L'edificazione della ferrovia costituiva un'impresa inusitata per le plaghe del Sebino e della Valcamonica. Mai tanti uomini erano stati impegnati assieme in lavori di tali dimensioni. La reattività dei lavoratori, la continuità del loro impegno, assieme alla frequenza degli scioperi testimoniano di una situazione dai tratti nuovi. Come nuovo, contrario alla *consuetudine*, fu il riconoscimento del diritto al preavviso di licenziamento. Si può, inoltre, ipotizzare che ebbe una certa importanza la presenza di operai provenienti da altre province, portatori di sensibilità sindacali maggiori e di consapevolezze diverse. Agli occhi dei quali le rivendicazioni di diritti erano acquisite quali normali componenti delle relazioni di lavoro. Ciò, forse, anche in ragione del fatto che si trattava di manodopera mediamente più qualificata[16].

Non è esagerato affermare, dunque, che la ferrovia camuna contribuì a mettere in movimento le società locali, spingendole a misurarsi con situazioni inedite.

[15] IBI, Lettera del Direttore della Costruzione alla Deputazione provinciale di Brescia, 19 novembre 1905.

[16] IBI, Nota di operai assunti dalle Imprese dal 13 al 28 Novembre 1905. Vi erano lavoratori provenienti da Fabbriano, l'unico capo minatore proveniva da questa località, da Belluno, da Falconara, dall'Umbria, dalla Calabria e dalla Puglia.

Le prime preoccupazioni, una volta che la costruzione non fu più solo un'ipotesi, si manifestarono intorno alle previsioni esecutive. Invero già nel 1903, prima della deliberazione definitiva del Consiglio provinciale, alcuni comuni della valle posero una questione capitale. Il sindaco di Pisogne comunicava alla Deputazione provinciale un ordine del giorno di quel Consiglio comunale[17]. I consiglieri di Pisogne avevano avuto notizia che la Società Nazionale intendeva presentare due ipotesi progettuali, intorno al percorso della linea oltre Pisogne. Uno degli studi pare prevedesse di mantenere il tracciato previsto dall'Ufficio tecnico; «l'altro con una variante [...], per una ampia curva, si [sarebbe accostato] assai più di prima al ponte del Barcotto nell'Oglio, internandosi così di molto in territorio bergamasco».

La Società Nazionale ostentava, sulla questione, un atteggiamento pilatesco, «rimettendosi per la scelta al giudizio dell'onorevole Deputazione Provinciale». Seguiva l'ovvia richiesta della municipalità pisognese di evitare la deviazione, foriera di gravi danni per gli interessi bresciani. L'avvicinamento al bergamasco avrebbe facilitato, infatti, «la diversione del movimento di viaggiatori e merci verso Lovere e Bergamo concorrendo a ciò la probabile fusione delle due tramvie di valle Cavallina e di Valle Camonica». Dello stesso tenore furono le prese di posizione dei comuni di Artogne e di Gianico[18]. L' amministrazione provinciale aderì totalmente alle richieste e la linea seguì il tracciato previsto nel progetto del 1886[19].

Le comunità locali erano coscienti dell'importanza di disporre di stazioni. Il non poterne fruire significava vanificare i sacrifici cui le amministrazioni locali si erano sottomesse, allorché avevano deliberato i contributi per la ferrovia. Le richieste in tal senso e, in seguito, i contenziosi intorno alle condizioni in cui versavano le stazioni, testimoniano dell'estrema importanza della questione.

In effetti, si verificò la proliferazione di ordini del giorno, di petizioni di comuni e di cittadini. Si avvertiva l'importanza di posizionarsi favorevolmente nei confronti della costruenda strada ferrata. Il notabilato trovava un ulteriore terreno sul quale era chiamato a consolidare la propria egemonia. Interessi di campanile si mescolavano con la consapevolezza che la ferrovia era una grande opportunità, che sarebbe stata sfruttata a pieno solo avendo la possibilità di poter svolgere carico e scarico in posizione favorevole e comoda. La questione, ovviamente, coinvolse anche i centri minori, su cui incombeva il pericolo di non avere neppure una

[17] ASPBs, b. 838, *Progetto esecutivo della linea Ferroviaria Iseo-Breno-Edolo. Reclami e varianti del tracciato*, Lettera del sindaco di Pisogne, 7 gennaio 1904, accompagnatoria dell'ordine del giorno del consiglio comunale del 27 dicembre 1903.

[18] IBI, Lettera del sindaco di Artogne alla Deputazione provinciale di Brescia, 20 settembre 1904.

[19] IBI. Netta fu la risposta che diede l'Ufficio tecnico della Provincia: la SNFT avrebbe dovuto attenersi al capitolato di concessione, che prevedeva che la linea si collocasse alla sinistra orografica dell'Oglio e che si costruissero le due fermate di Gratacasolo e Artogne.

semplice fermata, di vedere così incrementato il divario che li separava dai centri maggiori.

Il 27 luglio del 1906, 34 capifamiglia abitanti in Toline, frazione di Pisogne, indirizzavano alla Deputazione e alla giunta comunale, una protesta. La fermata concessa al piccolo centro non prevedeva il servizio merci. Una fermata in loco era resa necessaria dalla considerevole mole di traffico che si svolgeva nel piccolo centro: annualmente si esportavano 12.000 quintali di gesso macinato; 5.000 in blocchi; 4000 erano i quintali di castagne e di noci che uscivano da Toline; 4.000 di carbone vegetale; 20.000 di legnami grossi e minuti; 2.000 di «legna d'opera e industriale». Si esportavano, inoltre, 1.000 quintali di «fieno pattume» e circa 500 di frutta e di «prodotti diversi». A questi traffici si dovevano aggiungere «tre o quattrocento quintali» di «uva, vino, grani ed altre merci». Se non si fosse provveduto assicurando uno scalo delle merci nel piccolo centro, la popolazione avrebbe continuato a «servirsi della linea del lago», con evidenti effetti negativi sul servizio ferroviario[20].

Le rappresentanze municipali di Artogne e Gianico, non appena rese certe che la ferrovia camuna sarebbe stata costruita, si rivolgevano al Ministro dei Lavori Pubblici. Non era in discussione la grande importanza della strada ferrata. Proprio l'esigenza di fruire a pieno dei vantaggi della ferrovia motivava la petizione. Tra Pisogne e Darfo, dove erano previste le stazioni, si trovavano quei due centri. L'uno di 4000 abitanti e l'altro di circa 1000. Essi possedevano

> estesissimi castagneti e quindi esporta[va]no annualmente una enorme quantità di castagne, [avevano] pure estesissimi e fertili boschi e si attende[va] appunto la ferrovia per poter dar esito al legname d'opera ed al carbone e legna da fuoco [...] solo Artogne [possedeva] circa 250 ettari di castagneto ed oltre 700 ettari di bosco.
> In questi comuni si importa[va]no grandi quantità di cereali, vino, ferro, ecc., vi [erano] diverse cascate d'acqua utilizzabili a scopo industriale, molti opifici, fucine da ferro, molini da grano, tonderie di rame, stabilimenti per la lavorazione della seta, cave di quarzo e di graniti, ecc. ecc.

Tali traffici, già ingenti, si sarebbero ulteriormente sviluppati sotto l'impulso della strada ferrata. Ma, si domandavano gli amministratori dei due centri,

> quale benedizione avrebbero [avuto] questi Comuni quando per mancanza d'una stazione ferroviaria fra di essi e quindi nell'impossibilità di caricarvi merci, [avessero dovuto] continuare ad esportare i loro prodotti fino a Pisogne e da quivi importare i commestibili e le materie prime tutt'ora e sempre col preadamitico carretto? [21]

[20] IBI, *Fermata di Toline*. Lettera degli abitanti di Toline alla Deputazione provinciale di Brescia, 27 luglio 1906.
[21] IBI, *Secondo tronco Pisogne-Breno. Fermata di Artogne*. Lettera delle giunte municipali di Gianico e Artogne al ministro dei lavori Pubblici, 14 settembre 1904.

Quale l'attrazione per gli investimenti industriali, che si speravano copiosi? Una fermata ad Artogne, peraltro, così come previsto dal progetto, era del tutto inadeguata. Sarebbe servita solo per i passeggeri, non per le merci. Si doveva collocarvi una stazione che servisse i due comuni e anche quello di Pian Camuno, con la sua «frazione montiva fertilissima» di Vissone, produttrice di legnami e castagne[22].

Il sindaco di Pian Camuno[23] condivideva le valutazioni dei colleghi dei paesi viciniori, ma ne traeva la conseguenza che la stazione avrebbe trovato collocazione ottimale nel suo comune. Scrivendo alla Deputazione provinciale, il 6 ottobre, riferiva di una petizione sottoscritta da 120 concittadini. La municipalità di Artogne, con lettera alla Deputazione provinciale inviata pochi giorni prima, reagiva aspramente alle iniziative del vicino comune. I toni estremamente indignati[24]. In effetti è dato di notare la proliferazione delle domande tese ad ottenere che il treno facesse, quanto meno, una sosta sul proprio territorio. Gianico, che orbitava nel contesto dei comuni che avrebbero usufruito della fermata di Artogne, ne chiese una nel maggio del 1905[25].

Il presidente della Deputazione rispondeva nel mese d'ottobre al primo cittadino di Artogne[26]. Dava assicurazioni che non vi sarebbe stata alcuna deviazione del tracciato a destra del fiume Oglio, nel contempo confermava le due fermate tra Darfo e Pisogne. La fermata di Artogne sarebbe stata dotata di «binario morto e di piano caricatore». In tal modo il comune poteva dirsi soddisfatto.

Nel mese di ottobre 1904 era stata la volta di Esine[27]. I rappresentanti di Esine, Berzo Inferiore, Prestine, Bienno e della frazione di Pian Borno, comuni posti in una valle laterale, la Val Grigna, o alla sua confluenza con la Valcamonica, ponevano una questione. Il progetto prevedeva solo la fermata nel comune di Cogno. Si trattava di centro di scarsa importanza. I comuni che si appellavano

[22] IBI, La stazione avrebbe dovuto essere costruita un poco più vicino al torrente Valle, ma sempre nel territorio di Artogne. A circa mezzo chilometro «dallo sbocco della strada maestra proveniente dal centro di Pian Camuno». Gli abitanti di Gianico, poi, non sarebbero stati costretti a salire coi carichi la strada fino alla stazione di Darfo», per circa quattro chilometri «per poi pagare un maggior percorso ferroviario» per Brescia. Artogne, inoltre, traeva la sua importanza anche dal fatto che possedeva l'ufficio postale «e forse presto anche quello telegrafico come pure la farmacia». Quivi era la maggior copia di industrie.
[23] IBI, Lettera del sindaco di Pian Camuno, 6 ottobre 1904, alla Deputazione provinciale di Brescia e petizione del 16 settembre.
[24] IBI, *Fermata Artogne*. Lettera del 3 ottobre 1904. A giudizio del sindaco si trattava dell'iniziativa di alcune persone che avevano, a suo giudizio, abusato «della loro qualche influenza» e avevano utilizzato «artifici e raggiri» per carpire la buona fede di taluni abitanti di Artogne, i quali avevano sottoscritto la petizione per la stazione a Pian Camuno. Si segnalava la volontà di questi ultimi di ritirare l'assenso a loro strappato in modo scorretto.
[25] IBI, *Fermata di Gianico*. Lettera del sindaco alla Deputazione provinciale di Brescia, 2 maggio 1905. Il sindaco faceva riferimento all'istanza avanzata da «diversi commercianti e molti capi famiglia». Nel mese d'aprile il consiglio comunale aveva fatto propria la richiesta.
[26] IBI, Lettera del presidente della Deputazione provinciale di Brescia al sindaco di Artogne.
[27] IBI, *Fermata al Ponte di Esine*. Il 2 novembre 1904 era inviata la petizione approvata il 31 ottobre e inviata anche alla Società Nazionale.

ritenevano che la scelta fosse miope e che avrebbe prodotto seri danni alle economie locali. Non si consideravano, infatti, i circa 8.500 abitanti della Val Grigna e il flusso commerciale colà originantesi, composto da legnami, ferro e prodotti agricoli. Si trascurava, inoltre, la rilevante importanza della valle dal «punto di vista politico», intendasi militare, per la prossimità del passo di Croce Domini. Considerazioni che portavano a concludere che la fermata doveva essere posta alla confluenza della piccola valle. Presso il ponte sul fiume Oglio, sito nel territorio di Esine.

Nel luglio del 1905 la giunta municipale di Malegno[28] riferiva di voci insistenti che indicavano il sito della stazione «in località affatto incomoda e inadatta [...] al di sotto dell'attuale fermata del tram Lovere-Cividate». Tanta era stata l'impressione della notizia che, il 28 gennaio, «un'onda di popolo si precipitò nella sala comunale reclamando imperiosamente spiegazioni su questa voce che, se vera, [avrebbe leso] gli sperati vantaggi». Si tenesse conto che la stazione di Malegno avrebbe servito anche i comuni di Borno, Lozio, Cividate, Berzo, Bienno e Prestine. Essi convergevano tradizionalmente in quel comune. Malegno era il «loro centro naturale». Qui vi era l'importante opificio dei fratelli Rusconi. La ferrovia avrebbe favorito l'insediamento di altre industrie, «potendosi disporre in loco di una energia meccanica di più che mille cavalli a vapore».

I comuni di Paisco e Loveno, a loro volta, si dissero preoccupati dalla notizia che la SNFT non aveva intenzione di dotare la fermata di Forno Allione, località del comune di Berzo Demo, sbocco naturale per questi due centri, del piano caricatore e, dunque, del servizio merci. In seguito la fermata fu dotata di piano caricatore. Non bastava. Vi si svolgeva, infatti, solamente il carico e lo scarico del bestiame. Solo nel 1909 fu concesso il servizio merci. Tuttavia vigeva la prescrizione che i colli non eccedessero il peso di 50 chilogrammi. Ciò in ragione del fatto che la fermata era sprovvista di magazzino. A nulla valsero le ulteriori pressioni esercitate dal sindaco di Paisco anche nel 1916. In quel frangente appariva assurda la limitazione ai colli non superiori ai 50 chilogrammi, o ai vagoni completi. A nulla valse la considerazione che erano in costruzione importanti strade militari, che si stessero attivando forni per la lavorazione del ferro e che, per conseguenza, transitassero per quei luoghi moltissimi operai[29].

La vicenda di Sonico mostra aspetti analoghi. Questo comune richiese che si prevedesse una fermata, tale da dare sfogo ai traffici locali. Dopo tutto si trattava di un centro con più di 1.500 anime. Le stazioni di Edolo e di Malonno non erano in grado di soddisfare le esigenze di quel comune[30]. Il fatto che i centri di Malonno e Sellero fossero stati dotati di binario morto e piano caricatore aveva spinto il

---

[28] IBI, *Stazione di Malegno*. Lettera della giunta municipale di Malegno alla Deputazione provinciale di Brescia, 1° luglio 1905.
[29] IBI, Tutta la vicenda è ricostruita nel fascicolo *Fermata Forno Allione*.
[30] IBI, *Fermata di Sonico* e *doppio binario*. Lettera del sindaco di Sonico alla Deputazione provinciale, 9 marzo 1905.

Consiglio comunale ad opporsi al pagamento del raddoppio del contributo a suo tempo deliberato per la ferrovia camuna[31]. Al comune fu concessa una fermata per soli viaggiatori. La municipalità, all'indomani dell'apertura all'esercizio della linea, fece presente la mole di traffico prevista, che avrebbe giustificato l'investimento necessario per approntare lo scalo merci[32]. Si sarebbero garantiti circa 300 vagoni per il trasporto dei legnami, ogni anno, necessari a rifornire gli stabilimenti di Darfo, oltre che per il trasporto di «legname resinoso e d'opera». Erano, inoltre, in corso due appalti per il taglio di piante d'abete, per una valore preventivato di 25.000 lire «in piedi nel bosco». Si stavano predisponendo altri progetti per un valore complessivo di 50.000 lire. Non si doveva dimenticare che era stata avanzata «domanda di ricerca nella riva Albarina» di minerali; era, inoltre, previsto l'incremento del traffico, a causa dalla costruzione «del canale ed officina elettrica della società Bresciana, lungo la Valle Malga», oltre che dai lavori necessari ad approntare la «derivazione del lago Baitone», ad opera della Società Adamello.

Tutto fu inutile. Solamente nel gennaio del 1921[33] la direzione dell'esercizio ferroviario comunicava alla Deputazione che la fermata di Sonico era stata «abilitata al servizio merci a collettame a G.V e a P.V. ». Anche in questo caso, i colli non dovevano essere più pesanti di 50 chilogrammi, mancando il magazzino e, dunque, della possibilità di custodire le merci.

La ragione del persistente diniego opposto alle istanze di Sonico risiedevano in un impedimento che non poté essere aggirato. Né dalla deputazione né dalla Società Nazionale. Le proteste della municipalità non ebbero successo. L'amministrazione militare aveva individuato presso Sonico il sito in cui costruire una polveriera. Agli inizi del 1906 l'amministrazione comunale sosteneva che la polveriera, la cui ubicazione in località *Corne fogade* coincideva con quella individuata dal progetto della ferrovia per la fermata, avrebbe arrecato la «completa rovina economico industriale di questa regione. [Si trovavano] li vicino stabilimenti e [...] case operaie per utilizzare la derivazione, che si [voleva] fare ad Incudine di parte del fiume Oglio, per sviluppare [...] energia elettrica a scopo industriale[34]».

---

[31] IBI, Lo comunicava il sindaco al presidente della Deputazione provinciale, il 19 giugno 1906.
[32] IBI, Lettera del sindaco di Sonico alla Deputazione provinciale di Brescia, 2 ottobre 1909.
[33] IBI, La Societa Nazionale di Ferrovie e Tranvie alla Deputazione provinciale di Brescia il 20 gennaio 1921.
[34] ASPBs, b 839, *Progetto esecutivo della ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Costruzione di polveriera in territorio di Sonico*. Lettera della giunta municipale alla Deputazione provinciale di Brescia, 18 gennaio 1906. Il 21 ottobre dell'anno precedente la Prefettura di Brescia riferiva alla Deputazione che gli studi per la progettazione della ferrovia camuna non tenevano conto delle comunicazioni fatte all'ufficio Tecnico provinciale dalla locale Sottodirezione del Genio Civile. Il terreno su cui si voleva far passare la strada ferrata era stato «già espropriato dall'Amministrazione Militare per la costruzione di una polveriera». Si ricordava, inoltre, che se la ferrovia fosse passata ad una distanza inferiore di 50 metri dalla polveriera, sarebbe stata soggetta «ai vincoli delle servitù militari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge». Le autorità militari avevano scelto quella collocazione in quanto ritenevano che la ferrovia «doveva percorrere il fondo valle sulla destra dell'Oglio» (IBI, lettera della Sottodirezione del Genio Civile di Brescia alla Deputazione provinciale di Brescia, 18 settembre 1905).

La Società Nazionale fu, dunque, costretta a rivedere il progetto onde mantenere la previsione della fermata. L'apparato tecnico della Provincia lo criticò aspramente[35]. La lista delle osservazioni era copiosa. La linea doveva passare ora sulla destra del fiume. Si allungava il percorso. Risultavano incrementate le curve e ridotti i rettilinei. Le pendenze erano maggiori. A quale scopo tale stravolgimento? Il tutto per fare in modo che Sonico avesse la sua fermata. Non era il caso, sosteneva il capo dell'Ufficio tecnico, di pensare al servizio merci presso la fermata di Sonico, distante solo 3.500 metri dalla stazione di Edolo. La fermata sarebbe servita solo per i passeggeri. Poteva essere collocata nelle prossimità del ponte *Dazza*, in località reputata adatta alla bisogna.

Il comune di Mu si faceva promotore di un'istanza che coinvolgeva i comuni che si collocano sulla riva sinistra del fiume Oglio dell'Alta Valle, confinanti con Edolo. Il sindaco inviava al presidente dell' amministrazione provinciale la petizione sottoscritta dai comuni interessati, nel novembre 1905[36]. Sembrava che la fermata in questo centro, distante dalla linea poco più di un chilometro, fosse stata confermata. Ciò avrebbe consentito di «non spostare del tutto il movimento commerciale, industriale e sportivo» che transitava sulla strada nazionale del Tonale sul comune di Mu. Negarla ora significava spingere la popolazione «a maledire, invece di benedire un'opera tanto sospirata, che certo [avrebbe segnato] il risorgimento commerciale, industriale, agricolo e sportivo della Valle». Il documento si spingeva oltre. Perché non costruire la stazione capolinea non a Edolo, bensì a Mu? Non si sarebbe costruito il ponte sull'Oglio; si sarebbe ridotto il percorso di circa un chilometro, con un risparmio stimato da trecento a quattrocentomila lire.

La contiguità tra Mu e Edolo non avrebbe defraudato il centro maggiore dell'Alta Valle. Anzi, questo comune si sarebbe risparmiato gli oneri derivanti dalla costruzione del viale d'accesso alla stazione. Questa si sarebbe peraltro collocata a ridosso della piazza del mercato di Edolo. Secondo gli estensori del documento, gli stessi commercianti che formavano «parte della contrada e piazza del mercato e quelli di via Breno» desideravano che il treno si fermasse quanto più vicino possibile al luogo del mercato. Essi, per scongiurare l'eventualità «che [la stazione] s'inoltr[asse] come nel progetto, quasi in fondo al paese di Edolo, nelle contrade dei contadini», erano pronti a rivolgere istanza analoga a quella che si sottoponeva all'attenzione della Deputazione, associandosi alla petizione dei comuni viciniori.

In seguito il comune di Mu inviava uno studio condotto dall'ingegner Giacomo Bendiscioli stilato nel luglio 1906[37]. Invero lo studio contraddiceva in parte le istanze

[35] IBI, si vedano le annotazioni che l'ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico inviò alla Deputazione il 23 gennaio 1906.
[36] ASPBs, b. 838, *Fermata di Mu*, Lettera della giunta di Mu alla Deputazione del 4 novembre 1905 e documento sottoscritto dai rappresentanti dei comuni di Mu, Pontagna, Villa d'Allegno, Temù, Vione, Monno, Incudine, Ponte di Legno, Vezza d'Oglio e Sonico.
[37] IBI, *Relazione sulla attuabilità di una fermata in territorio di Mu lungo la Ferrovia Iseo-Edolo*, Passirano, 6 luglio 1906 (a stampa).

avanzate. Il Bendiscioli escludeva che in Mu si potesse collocare una stazione. La conformazione del territorio non lo permetteva[38], a prescindere da altre considerazioni. Egli, tuttavia, affermava l'assoluta necessità che il comune di Mu fosse dotato di una fermata. Ciò in ragione del fatto che non solo gli abitanti di quel comune, ma tutti coloro che vivevano nell'Alta Valle, avrebbero trovato più comodo e naturale recarsi in questo comune piuttosto che a Edolo. La stazione del capoluogo mandamentale sarebbe stata frequentata da coloro che abitavano nei comuni collocati sulla strada che portava al passo dell'Aprica.

Il Bendiscioli preannunciava un tema su cui ci soffermeremo in seguito: completata la linea Iseo-Edolo si sarebbe certamente, non v'era chi ne dubitasse, posto mano ai collegamenti verso l'Aprica e verso Ponte di legno. Il Bendiscioli riteneva che queste linee si sarebbero dipartite appunto dalla fermata di Mu. Se così non fosse stato si sarebbe dovuto, da Edolo, ripassare con i binari il fiume Oglio «e fare la deviazione proprio dove [era] progettata la fermata di Mu». Le stesse prese di posizione dell'amministrazione di Edolo rafforzavano l'ipotesi proposta. Si rammentava infatti che, nel maggio del 1907, il sindaco di quel centro respingeva l'ipotesi di costruire la stazione presso l'imbocco della strada che conduce a Ponte di legno. Essa andava collocata in una località «verso la Valtellina il più che sia possibile». Località che avrebbe permesso lo sviluppo edilizio futuro. Infatti «Il fabbricato viaggiatori della stazione di Edolo [avrebbe formato] la base del piano che [avrebbe regolato] le costruzioni le quali non [sarebbero tardate] a sorgere numerose ai lati del viale congiungente la stazione al paese». Ogni altra ipotesi sarebbe stata esiziale alle sorti future del centro camuno. La stazione collocata verso la Valle di Corteno, sulla strada per il passo dell'Aprica, transitando in spazi vuoti, avrebbe propiziato lo «sviluppo edilizio, industriale e commerciale di Edolo». Nel contempo dava ragione a coloro che chiedevano una fermata in Mu.

Il caso di Pisogne mostra in modo emblematico la forza d'impatto rappresentata dal passaggio della strada ferrata sulla compagine sociale. Anche in questo caso in questione era la stazione. Più precisamente la sua ubicazione. Il 16 giugno 1905 otto cittadini del centro sebino scrivevano «all'Onorevole Deputazione Provinciale di Brescia»[39]. Dicevano di un'istanza presentata dai «comunisti di Pisogne al loro On Municipio, riguardante l'ubicazione della costruzione della stazione ferroviaria». Si trattava di quei cittadini che godevano dell'uso dei beni comuni secondo una tradizione tutt'altro che desueta in valle.

[38] IBI, pp. 4-5. «l'impedimento essenziale, assoluto alla creazione di una grande stazione capolinea nel territorio di Mu, è la mancanza, tecnicamente irrimediabile, di un sufficientemente lungo tratto orizzontale». Le notevoli pendenze avrebbero reso l'opera «tecnicamente non ammissibile, economicamente onerosissima».
[39] ASPBs, b. 839, *Progetto esecutivo della ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Occupazione del porto di Pisogne*. Lettera alla Deputazione provinciale di Brescia, 16 giugno 1905.

Costoro avevano chiesto che la stazione non fosse collocata in località Piangrande. In quel sito si svolgeva il pascolo comune, era dunque complemento essenziale della vita economica locale. L'amministrazione comunale non aveva tenuto in alcun conto la richiesta. Con ciò si preparava la lesione al «diritto di pascolo di cui la classe meno abbiente [...] usufrui[va] d'antica data». Ora i sottoscrittori della lettera, a nome di altri 450 concittadini, si rivolgevano alla Deputazione. Ciò anche allo scopo di

> evitare dei disordini che [sarebbero potuti] nascere, essendo gli animi già eccitati per l'improvvisa e non ponderata deliberazione consigliare, i petenti si rivolg[eva]no a codesta On.le Deputazione affinché s'interess[asse] della cosa e fac[esse] passi onde la deliberazione inconsulta ven[isse] nuovamente esaminata tenendo conto del diritto acquisito, e che non intend[eva]no assolutamente rinunciarvi.
> Qualora non [fossero riusciti] nell'intento, a tutela del diritto sopraccennato [sarebbero stati] costretti rivolgersi alle Superiori Autorità, e se non [fosse bastato] valersi delle disposizioni di legge che in materia di proprietà pubblica sta[va]no a salvaguardarli.

Il 13 settembre fu inviata un'altra petizione alla Deputazione provinciale di Brescia, sottoscritta da 652 abitanti di Pisogne, nella quale si riprendeva il tema. La stazione sarebbe stata opportunamente collocata presso il torrente Trobiolo, più a sud di Piangrande, nella frazione di Govine. Sarebbero state, in tal modo, favorite «le forze idrauliche che esist[eva]no in quella località, e nella frazione di Govine, che necessariamente [dovevano] portare un grande sviluppo ad industrie già esistenti e ad altre che certo sorgeranno». Sembrava ovvio che «la stazione ferroviaria [sarebbe dovuta] essere in vicinanza dove le industrie ed il commercio [avevano] la massima loro esplicazione». Se così non fosse stato, gli industriali avrebbero dovuto percorrere circa un chilometro per conferire le loro merci alla stazione. Lo scalo ferroviario di Pisogne era tra i più importanti della linea. Era dunque necessario offrire attracco alle barche. Realizzare ciò in Piangrande sarebbe stato difficile e oneroso. Il fondo basso avrebbe richiesto spese notevoli. Spese dovute anche al ripristino dei luoghi, reso necessario dalle «frequenti piene». Infine, tornava il tema del peggioramento delle condizioni di vita della «classe povera», che avrebbe dovuto rinunciare ad un diritto sacrosanto[40]. In dicembre tale Pietro Bettoni, «Socio della Società di M(utuo) S(occorso) fra gli operaj di Pisogne» dava alle stampe un suo breve scritto in cui perorava, invero in modo fumoso e saccente, la causa della stazione da non collocare presso la località Piangrande[41].

L'ingegner Ferdinando Zanardelli, per conto dell'apparato tecnico della Provincia, contestò e capovolse le motivazioni portate dai fautori della stazione

[40] Ibi, Lettera del 13 settembre 1905.

[41] Ibi, *La stazione ferroviaria di Pisogne*, Pisogne, dicembre 1905, Tip. Ed. Filippi, Lovere. L'autore del pamphlet insisteva sull'insalubrità del sito scelto per collocarvi la stazione.

presso il Trobiolo[42]. La soluzione proposta era stata già considerata, e immediatamente ritenuta non opportuna. L'ubicazione in Piangrande era meno onerosa, l'insediamento era passibile di ampliamenti futuri senza eccessive spese. Inoltre, permetteva di mantenere la ferrovia sul tracciato previsto e di non trasferirlo a «monte dell'abitato». La localizzazione individuata dal progetto permetteva di collocare la stazione «ad una piccola altezza sul lago», facilitando, con ciò, «il trasporto delle merci dalle imbarcazioni». Data, inoltre, la pratica impossibilità, «per ragioni altimetriche», di costruire dei binari che congiungessero la stazione con gli stabilimenti, insediati presso lo sbocco del torrente Trobiolo, e la conseguente necessità di «ricorrere al trasporto su carri, non [sarebbero stati] ottocento metri al massimo di trasporto» ad impedire lo sviluppo industriale. Si trattava di valutazioni tecniche ritenute inoppugnabili, che portarono a mantenere le indicazioni progettuali. Ciò che, tuttavia, importa sottolineare è la constatazione offerta a noi dalla documentazione. La strada ferrata, mentre modificava il tessuto urbanistico di centri che avevano mantenuto fino allora i caratteri sedimentati dall'epoca medievale, incideva con analoga intensità sul corpo sociale.

Le controversie intorno alla collocazione della stazione si connettevano con il più vasto tema della sistemazione urbanistica del centro abitato di Pisogne. Il Consiglio comunale del comune sebino aveva delineato nel 1905[43] le modalità dell'attraversamento ferroviario del paese. Appariva evidente ai consiglieri che la strada ferrata si dovesse connettere con la navigazione e, per conseguenza, si valorizzasse l'antico centro storico adattando ed incrementando l'antica funzione di città-porto di Pisogne.

La società allogataria della concessione aveva presentato due ipotesi circa il passaggio della strada ferrata nel centro abitato. In un caso la linea si collocava «nel centro dei due fabbricati delle Dogane», fabbricati che sarebbero stati demoliti. La seconda ipotesi prevedeva che la ferrovia passasse «attraverso i moli del porto passando all'estremo limite di sera dei fabbricati stessi». Era rifiutata la prima proposta, in quanto avrebbe posto la linea troppo addossata al centro e avrebbe provocato la distruzione «delle [...] già ristrette aree pubbliche». Il Consiglio preferì il «tracciato a lago come quello che aumenta[va] le aree disponibili e necessarie al movimento del porto. Al cui sviluppo [sarebbe stato] di grande giovamento l'avere la ferrovia a lui unita». Si osservava che il porto avrebbe comunque richiesto alla municipalità delle spese «non indifferenti per mantenerlo adatto alla sua destinazione». Si constatava, infatti, che era in atto un processo di «interramento progressivo di esso». Ci si proponeva di incrementare le aree a lago, costruendovi la massicciata per la ferrovia e, nel contempo, di consolidare la funzione del porto in

[42] Ibi, Nota dell'Ufficio Tecnico provinciale per il deputato provinciale Giacomo Bendiscioli, 19 settembre 1905.

[43] ASPBs, b. 839, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. I° tronco Iseo–Pisogne*. Estratto di deliberazione del consiglio comunale di Pisogne del 11 aprile 1905.

relazione all'importante ruolo del traffico ferroviario. Gli stessi barcaioli ritenevano che la linea, qualora fosse stata posta a lago, avrebbe risposto «soddisfacentemente alla sua destinazione, qualora si prolungassero i tre moli a sud di circa 5 metri o fosse costrutto al di là della linea nello specchio d'acqua stante fra il molo di via di Mezzo ed il pontile d'approdo dei piroscafi, una banchina di metri 5 circa».

L'11 aprile il comune di Pisogne sottoscrisse una convenzione con la Società Nazionale e il 1° marzo dell'anno successivo fu presentata, dalla Deputazione provinciale, una variante del progetto che corrispondeva al tratto che, dalla stazione si inoltrava per circa un chilometro nel secondo tratto della ferrovia camuna. Si prevedeva, nel contempo, di ampliare la piazza principale costruendo una massicciata a lago. La sistemazione del centro abitato sarebbe stata completata con la deviazione del torrente Trobiolo. L'alveo, che era sinuoso, sarebbe stato modificato in modo che seguisse un andamento rettilineo. L'approvazione ministeriale fu concessa il 12 settembre 1906[44] e l'anno seguente si compirono i lavori. L'opera fu messa a dura prova dall'alluvione del 25 marzo 1909. In seguito alla frana, verificatasi in quell'occasione, «si dovettero trasportare circa mc. 10.000 di materiale che venne impiegato a colmare il piazzale della Stazione di Pisogne [...] per completare la massicciata in alcuni punti ancora scarsa[45]».

Non ebbero esito le istanze che il comune di Vello rivolse alla Deputazione[46]. In questione, ovviamente, era la fermata. Essa era prevista in origine a nord del paese, oltre il cosiddetto *Arco di Vello*. Ora la Società Nazionale ne chiedeva lo spostamento più a sud. Si asseriva di voler togliere la fermata da una posizione poco assolata e a rischio di frane. La municipalità del piccolo centro lamentava che, in tal modo, il treno si sarebbe fermato a più di un chilometro da Vello, fuori dal territorio comunale. In luogo prossimo alla fabbrica di Calce. Il ministero dei lavori Pubblici, nell'ottobre 1906, dopo aver consultato vari uffici e lo stesso Consiglio Superiore, concluse accordando lo spostamento previsto dalla Società Nazionale.

La costruzione della ferrovia si snodava fra inevitabili problemi. Essa incideva sul territorio recandovi ferite e creando soluzioni di continuità. Interrompeva comunicazioni e collegamenti che datavano da secoli. Si daranno di seguito solo alcune esemplificazioni, senza alcuna pretesa di completezza.

Al 19 dicembre 1904 risalgono le rimostranze di alcuni «proprietari ed affittuali di Toline» frazione di Pisogne. Essi lamentavano che la ferrovia camuna era stata prevista «in mezzo alla campagna ed abitato della loro frazione». Pertanto, il progetto era da modificare. La ferrovia doveva essere edificata in riva al lago:

[44] B 839, *Ferrovia Iseo [...] cit Deviazione torrente Trobiolo* Decreto di approvazione del progetto 1° marzo 1906, del 12 settembre 1906.
[45] RDEI, pp 3-4
[46] La vicenda in ASPBs, b 838, *Fermata di Vello*.

> la frazione di Toline quanto piccola [era] altretanto (sic) povera, e di tutta la campagna che [possedeva] solo una piccola parte remunera[va] generosamente i loro sudori e le fatiche [...] e questa piccola parte sarebbe [stata] appunto quella che [sarebbe stata] diminuita e danneggiata dal passaggio della ferrovia [sarebbe stato] danneggiato l'abitato il quale già di sua natura incomodo pel pendio [sarebbe stato] reso molto incomodo dovendo le vie alzarsi tanto da passare per ponti sopra la ferovvia (sic) opure (sic) dovendo la ferovvia alzarsi tanto da passare egualmente per ponti sopra le vie, [inoltre si doveva considerare] il danno che [avrebbero sofferto] le case o coll'essere private delle adiacenze o pel troppo vicino passaggio della ferovvia[47].

La lamentela parve fondata[48]. Si sarebbe dovuto collocare la linea al livello della strada che dalla provinciale portava all'abitato superiore, modificando opportunamente le livellette. Non era, tuttavia, possibile collocarla in riva al lago, poiché l'acqua era profonda e «la sponda [era] soggetta a scoscendimenti».

I lavori ferroviari avevano provocato dei dissesti sulla strada rivierasca[49]. Mancava «in diversi tratti il parapetto verso il lago Presso "il porto del Monte" in quel di Toline, una sporgenza sul lago costituita da travi della quale non [poteva] ripromettersi lunga durata, e che non garanti[va]no sufficientemente la viabilità».

Il sindaco di Sulzano segnalava un vero e proprio sfacelo[50]: a causa della ferrovia in costruzione «la viabilità [era] resa impossibile, tutti i giorni il municipio [si vedeva] tempestato di reclami al riguardo». A Pian camuno alcuni proprietari domandavano si costruisse una strada che permettesse loro di raggiungere i loro fondi[51]. Il sindaco di quel comune segnalava fenomeni di dissesto idrogeologico causati dalla strada ferrata. Ad Artogne[52] due strade erano state rese impraticabili.

Ad Iseo la SNFT aveva deviato una via del paese[53], via Mier, ma non l'aveva allargata, né era allungata convenientemente la «conduttura dei pluviali praticata alla linea d'incrocio di detta strada del Mier con la provinciale». A causa di ciò, alcuni giorni innanzi, «un carretto, nell'effettuare la risvolta, ebbe a sprofondarsi nella cunetta di scolo, rovesciandosi».

Merita attenzione la questione sollevata nel marzo del 1906 dalla «rappresentanza del Consorzio idraulico» di Darfo[54]. Il ponte sul fiume Oglio, progettato per la ferrovia, sarebbe stato «causa di rigurgito e quindi di grave danno

[47] IBI, *Progetto esecutivo [...] cit Reclami su varianti del tracciato* Lettera alla Deputazione Provinciale di Brescia da alcuni proprietari ed affittuali di Toline, 19 dicembre 1904.
[48] IBI, Comunicazione del 30 dicembre 1904 dell'Ufficio Tecnico provinciale al deputato Tagliaferri. Valutazione ribadita il 23 maggio dell'anno successivo, in una nota per la Deputazione (ASPBs, b 839, *Ferrovia [cit] ..., II° tronco Pisogne – Breno*).
[49] IBI, Progetto esecutivo [...] cit Lettera del sindaco di Pisogne alla Deputazione provinciale di Brescia del 27 aprile 1908
[50] IBI Lettera del sindaco di Sulzano alla Deputazione provinciale di Brescia del 15 novembre 1907
[51] IBI Lettera del sindaco di Pian Camuno alla Deputazione provinciale di Brescia del 29 1 1907
[52] IBI Lettera del sindaco di Artogne alla Deputazione provinciale di Brescia del 20 settembre 1907
[53] IBI Lettera del sindaco di Iseo alla Deputazione provinciale di Brescia del 28 luglio 1907
[54] IBI Lettera alla Deputazione provinciale di Brescia del 1° marzo 1906

igienico e materiale all'abitato e alla viabilità della traversa provinciale». Era necessario un sopralluogo da parte dei tecnici della Provincia e della società incaricata della costruzione. Se non si fosse prestata attenzione alla protesta, stessero certi i signori della Deputazione, la petizione sarebbe stata indirizzata direttamente al ministero dei Lavori Pubblici. Il mese precedente il Consorzio aveva inviata alla Deputazione provinciale un'analoga istanza[55] in cui si chiariva che il Ponte si collocava laddove il torrente Dezzo confluiva nell'Oglio. Questo fiume «in date circostanze di piena» era la previsione, non sarebbe stato in grado di «vincere la corrente del Dezzo e quindi [avrebbe allagato] gran parte dell'abitato e della traversa provinciale». L'Ufficio tecnico della Provincia[56] ritenne fondate le preoccupazioni del Consorzio. Contro il parere della Società Nazionale. Dal progetto di massima risultava che i terreni collocati attorno al fiume si trovavano ad un livello inferiore «del livello di massima piena segnata nel progetto del nuovo ponte». Non essendo stati smentiti questi dati dalla società allogataria, l'allarme appariva realistico. Si proponeva di ovviare al problema con la costruzione di «arginature a monte del ponte» sulla sinistra del corso fluviale. Opere che avrebbero mostrato la loro efficacia in occasione del disastro del Gleno, avvenuto nel dicembre del 1923.

L'opera, divisa in tre tronchi, fu portata a termine entro il 1909. Il tratto Iseo-Pisogne cominciò a funzionare l'8 luglio 1907[57]. La convenzione del 1901 tra la Deputazione provinciale di Brescia e la Società Nazionale prevedeva che la strada ferrata da Iseo a Pisogne cominciasse a funzionare circa un anno prima. Il Conti Vecchi giustificava i ritardi, rispondendo alle pressanti sollecitazioni dell'amministrazione provinciale. Si tratta di valutazioni svolte nel 1906, che esprimono, tuttavia, le convinzioni della Società Nazionale circa le cause dei ritardi che stavano ostacolando l'esecuzione dell'opera. Più che le difficoltà tecniche, gravavano talune opposizioni avanzate dagli enti locali; oltre che gli «incagli» che la burocrazia non aveva mancato accampare[58].

[55] Ibi. Lettera del 20 febbraio 1906
[56] Ibi Comunicazione dell'Ufficio Tecnico provinciale alla Deputazione provinciale di Brescia, 16 marzo 1906
[57] ASPBs, b. 839, *Progetto esecutivo [...]* cit *Inaugurazione della ferrovia* Verbale di visita e Certificazione per il collaudo definitivo della ferrovia Iseo-Breno-Edolo
[58] Ibi, Lettera del Delegato Direttore della costruzione alla Deputazione provinciale di Brescia, 6 agosto 1906 Svariati erano le motivazioni che determinavano il ritardo. Non si trattava di difficoltà tecniche, in particolare dovute dalle gallerie addensate in questo primo tratto. L'ostacolo più forte era stata la stolida burocrazia. La necessità di sottostare alla volontà di funzionari dotati di «un eccessivo spirito di modifica». Le molteplici varianti imposte, pur non modificando nella sostanza il progetto, avevano dilatato i tempi di costruzione.
Il caso di Pisogne illustrava bene il genere di problemi incontrati. Stipulato un accordo, «precisante la posizione della linea presso il porto» tra il comune e la Società Nazionale, nel settembre 1905, ottenuto l'assenso del Genio Civile, era stato presentato il progetto. Ancora non si era ottenuta l'approvazione. Vello rappresentava un altro esempio negativo. La società era stata costretta a prendere in considerazione i timori espressi dal sindaco di quel comune. Egli si era fatto «iniziatore di una domanda di opposizione al tracciato della ferrovia, col pretesto che essa poteva determinare il franamento del villaggio in lago». Verificata

L'entrata in esercizio del primo tratto ferroviario della ferrovia camuna fu celebrata in tono minore. Fra gli organi di stampa locale, la più entusiasta si mostrò «La Provincia di Brescia»[59]. I passeggeri avevano a disposizione varie comodità. Potevano fruire di una tavoletta fissata ai sedili che rendeva comoda la lettura e la scrittura. Gli scompartimenti, sia di prima che di terza classe, erano «dotati di *watercloset*» ed erano illuminati con lampade ad acetilene. Sui 22 chilometri del percorso erano in funzione sette locomotive con tender e freno vapore, vi erano 15 carrozze con scompartimenti di prima e seconda classe, con 4 bagagliai. Alle merci provvedevano 5 carri da 12 tonnellate a sponde alte, 21 da 14 tonnellate a sponde basse e «70 carri chiusi da 12 tonnellate». Sulla linea erano in funzione «2 automotrici, carrozze dotate di apparecchio motore» di sei posti di prima classe e 40 di terza, oltre che di bagagliaio. Le stazioni erano nei comuni di Iseo, Sale Marasino, Marone e Pisogne. Le fermate si trovavano a Sulzano, Vello e Toline. Peraltro nessuna stazione e fermata era stata, per il momento, dotata di strada d'accesso. Esse avevano illuminazione elettrica ed erano collegate fra di loro con telefono Perego e telegrafo.

Giunta la strada ferrata a Pisogne si poneva, in termini pressanti, la questione del rapporto con i trasporti lacustri. In un primo tempo si adibì il piccolo battello *Nina* per i trasporti sulla tratta Pisogne-Lovere. In seguito si utilizzarono anche altri natanti, in particolare nei giorni in cui si svolgevano i mercati settimanali. L'equipaggio era costituito da un capitano, un fuochista e da due marinai[60].

Gli effetti indotti dalla ferrovia che si inoltrava fino a Pisogne non mancarono. Il direttore dell'esercizio notava che si era verificato «uno spostamento del traffico merci che abbandonò la via del lago». Il mercato delle castagne che, con l'entrata in esercizio della Brescia-Iseo, si era trasferito a Iseo, tornò a Pisogne. Avevano, inoltre, alimentato i traffici i materiali necessari all'insediamento di industrie in valle[61].

Nonostante talune preoccupazioni che si manifestarono nell'opinione pubblica locale[62], dal 1° agosto 1907, la linea Brescia-Iseo era stata presa in carico dalla Società Nazionale[63]. Il personale statale, che gestiva la linea in seguito alla statizzazione delle ferrovie del 1906, fece resistenza. Vi furono delle proteste che

l'infondatezza dei timori, da parte degli organi tecnici della Provincia e del Ministero, si era in attesa della relazione di un ispettore del Regio Corpo delle Miniere
[59] «La Provincia di Brescia», 21 luglio 1907
[60] RDEI, p. 1
[61] Ibi., pp. 2-3
[62] ASPBs, B. 637, *Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo, Incorporamento della linea Brescia-Iseo*. Il comune di Passirano aveva avanzato delle preoccupazioni. Il sindaco del comune si era rivolto al ministero dei Lavori Pubblici auspicando che il passaggio della Brescia-Iseo alla Società Nazionale non comportasse peggioramento nel servizio e aggravio nei costi per gli utenti
[63] ASNFTI, b. 16. Il collaudo definitivo e la consegna della linea avvenne il 20 agosto. Vi parteciparono Osvino Ranieri per la Società Nazionale, l'ispettore delegato delle Ferrovie dello Stato Carlo Spinelli e Francesco Castiglioni per le Ferrovie Nord Milano

non ebbero esito. Infatti «la sera del 30 novembre 1907 lo stesso personale dovette lasciare il servizio sostituito completamente dal nuovo personale assunto dalla SNFT[64]». Gli esiti economici del primo tronco furono positivi. Alla fine del 1907 si registrava un prodotto chilometrico di 6.547 lire. La linea Brescia-Iseo, nello stesso periodo produceva 13.371 lire al chilometro[65].

Domenica 22 dicembre 1907 si inaugurò il secondo tronco che giungeva a Breno, di 24 chilometri, aperto al pubblico una settimana più tardi. Era condivisa dall'opinione pubblica la convinzione che la linea avrebbe ben presto dispiegato benefici effetti per lo sviluppo della valle. Lungo il percorso i piazzali delle stazioni, fino a Cividate, erano lunghi 400 metri. La normativa richiedeva una lunghezza di almeno 300 metri. Ciò pareva dimostrare la consapevolezza di un rapido incremento dei traffici[66].

La ferrovia era dotata di una serie notevole di manufatti. Il ponte in ferro presso Darfo, quello in muratura posto prima della stazione di Breno, le opere di svuotamento dei torrenti di Gianico, di Artogne e di Gratacasolo, eseguite allo scopo di assicurare la sicurezza della linea negli attraversamenti. E ancora la sistemazione di Piangrande in Pisogne. In particolare risaltava il ponte di Darfo. Lungo 75 metri, era composto da tre travate di 22,17 metri ciascuna. Dall'abitato di Corna ci si portava sulla destra dell'Oglio, alla stazione di Darfo. Essa era collocata in posizione adatta a meglio servire gli opifici cola esistenti. Per costruire il ponte era stata necessario «formare fino a Boario una grande arginatura nell'Oglio, spostare la Strada Nazionale e il binario della Guidovia Camuna a Casino Boario, per occuparne la sede con la ferrovia[67]». Le pendenze erano state contenute entro l'8‰ da Iseo a Cividate. Nei tratti da Cividate a Breno non si poté andare sotto il 20‰ . La stampa, inoltre, non mancava di mettere in risalto il fatto che aziende italiane avevano fornito i materiali[68].

[64] RDEI, p 2 Si veda anche ASNFTMi, b 224, *Esercizio della linea Brescia Edolo* Testimonia della determinazione mostrata dalla Società Nazionale un telegramma inviato dal direttore dell'esercizio alla Direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato il 3 novembre 1907 «Personale manutenzione esonerato non sgombra i caselli Brescia malgrado proteste e minaccie A scanso responsabilità inconvenienti prego energiche disposizioni». Pochi giorni prima in una lettera, datata 20 ottobre, si comunicava che il personale dipendente dalle Ferrovie dello Stato, presso le stazioni di Borgo S Giovanni, Castegnato, Passirano e Provaglio d'Iseo, sarebbe stato sostituito da personale della Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie dal 1° novembre

[65] RDEI, p 2

[66] Tale era l'opinione de « La sentinella bresciana» del 23 dicembre 1907 I dati che seguono sono tratti dalle corrispondenze della stampa locale Oltre alla «Sentinella bresciana», si veda «Il Cittadino di Brescia» dello stesso giorno e «La Provincia di Brescia» del 23 e del 30 dicembre 1907

[67] «La Sentinella ..[cit]

[68] Così «La Provincia di Brescia» del 30 dicembre 1907 «Siderurgica di Savona per rotaie stecche e pietre d'armamento, Ferriere di Voltri, chiavarde e caviglie, Larini e Nathan di Milano, ponticelli e materiale fisso delle stazioni, Togni di Brescia, travate metalliche dei ponti in ferro sul torrente Artogne e sull'Oglio a Darfo; Carminati e Toselli di Milano, vetture viaggiatori, Officine di Saronno, filiale della Maschinenfabrik Esslingen, locomotive e automotrici; Prof Sina

La strada ferrata parve sovvertire i pur recenti assetti determinati dal complesso di comunicazioni costituito dalla ferrovia Palazzolo-Paratico, dal servizio dei battelli e dalla guidovia camuna[69]. La possibilità di evitare antieconomici trasbordi favoriva la Brescia-Iseo-Edolo. Per la stazione di Paratico transitavano, annotava il direttore dell'esercizio di Iseo, ora solo le produzioni della sponda occidentale del lago, quali «pietre, gesso cemento destinati a Palazzolo» e Milano. Come pure « ferri e carboni » per lo stabilimento Gregorini di Lovere. I traffici alimentati dalle Ferriere di Voltri, insediata a Darfo, e degli altri opifici della valle, da e per Genova e Milano si realizzavano con la Brescia-Iseo-Edolo. Il cotonificio Turati di Cogno, di recente insediamento, si serviva della ferrovia. I filati, i cotoni e i carboni che passavano per il porto di Genova, giungevano in valle provenienti da Venezia. Il precedente percorso, che transitava da Bergamo e arrivava in Valcamonica per mezzo delle guidovie di Valcavallina e Camuna, era stato abbandonato. Le merci non risultavano, in tal modo, danneggiate dai numerosi trasbordi.

La crescita del traffico merci indusse la Società Nazionale a separare questo servizio da quello dei passeggeri. Dal 1° febbraio 1908 si istituì una coppia di treni merci sul tratto Iseo-Breno. Si potevano effettuare convogli anche con 30 carri, favoriti da pendenze non impegnative. I problemi si ponevano sul tratto Brescia-Iseo. L'armamento più esiguo, in confronto alla linea Iseo-Breno-Edolo, e la necessità di dover passare per la località di Monterotondo, laddove le pendenze si facevano maggiori, non consentivano l'utilizzo di treni che avessero più di 8 o 9 carri. Alla fine di novembre del 1908, a rafforzare la capacità dei trasporti delle merci, si inaugurò il «servizio merci a mezzo di pontoni fra Pisogne e Lovere».

Finalmente, nell'estate del 1909 si concluse l'opera. Il 4 luglio entrava in esercizio la ferrovia, giunta finalmente a Edolo. Il completamento della costruzione apriva un'epoca. Le comunità lacustri e valligiane avrebbero disposto, d'ora in avanti, di un capitale fisso sociale essenziale per ogni prospettiva di sviluppo economico. I resoconti giornalistici ci restituiscono un clima di plauso generale. Mancano gli sberleffi profusi in occasione dell'inaugurazione della Brescia-Iseo. Non mancarono tuttavia talune espressioni polemiche. Quelle che il «Cittadino di Brescia» definì «la nota stonata». Tuttavia non era in discussione la fondamentale rilevanza della strada ferrata. Negli interventi al brindisi inaugurale si squadernò tutto il repertorio retorico distillato dall'opinione pubblica locale dagli anni Settanta. La ferrovia camuna era espressione del radicamento della valle nella comunità di destino bresciana. Era il conseguente sviluppo dei sacrifici cui i valligiani si erano sottoposti con l'edificazione della sfrada rivierasca. Del loro impegno per

di Tavernola, calce idraulica, Fratelli Pesenti d'Alzano Maggiore, calce e cemento, Società Nobel d'Avigliana, dinamite»

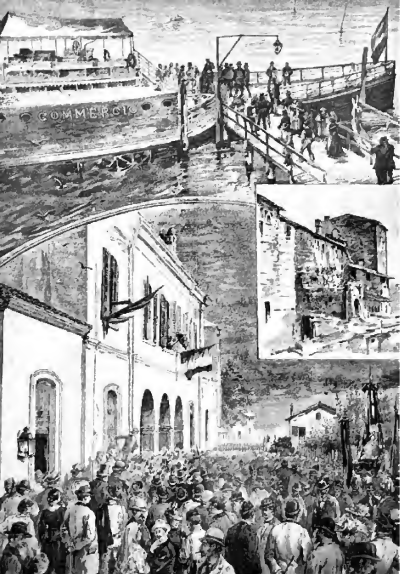
[69] Per quanto segue RDEI, p 3

ricongiungersi con la provincia di Brescia. L'On Livio Tovini non mancava di citare l'espressione zanardelliana secondo cui la ferrovia costituiva un «debito d'onore», che l'amministrazione provinciale aveva contratto con i camuni. Egli proponeva il tema della prosecuzione dei collegamenti ferroviari sia verso il passo del Tonale sia verso Tirano di Valtellina, per il passo dell'Aprica[70].

Egli aveva ricordato i lavoratori deceduti nella costruzione. Il tema era stato ripreso in un discorso tenuto al secondo banchetto, quello «popolare», cui avevano aderito circa duecentocinquanta persone, dall'avvocato Tognali. Questi rivolgeva un pensiero commosso alle vittime degli incidenti sul lavoro: «povere vittime oscure, che avete bagnato col sangue la roccia restia all'avanzata del piccone e che dell'immane forza bruta della dinamite avete lacerate e divelte le fragili membra[71]».

[70] «Il Cittadino di Brescia» 19 luglio 1909. Nella stessa occasione «l'avv. Besta presidente della Società Operaia di Tirano [auspicava] la congiunzione della Valcamonica colla Valtellina mediante la progettata ferrovia elettrica».
[71] «Il Risveglio Camuno», 25 luglio 1909.

8

L'apertura della linea. I progetti e la realtà

Nel 1910 si concluse il primo anno di esercizio della ferrovia Brescia-Iseo-Edolo. Gi esiti apparvero positivi. Il traffico delle merci risultava incrementato. Ad esso contribuivano anche la Società Elettrica Bresciana, impegnata nella costruzione della centrale di Cedegolo, «in cemento armato», e la «Ditta Pesenti» con i suoi carichi di cemento. Inoltre, sui carri della Società Nazionale, «i tralicci per le numerose condutture elettriche, comprese quelle del Comune di Milano, [continuavano] ad affluire, destinati a nuovi e più importanti impianti idro-elettrici nell'alta valle[1]».

Si cominciavano, nel contempo, a porre quesiti intorno alle sorti del complesso delle comunicazioni preesistenti. Quale forma avrebbero preso le relazioni tra i trasporti lacustri e la ferrovia? Come si sarebbe sviluppata la dialettica prevalentemente conflittuale con la guidovia camuna?

In quel torno d'anni si avanzarono anche progetti di ulteriore espansione della ferrovia della valle dell'Oglio. Progetti intesi a stabilire nuove connessioni e a convogliare nella plaga correnti di traffico anche sovranazionali.

La crisi della navigazione sul Sebino, che pure aveva radici remote, si acuì con l'apertura dell'esercizio della ferrovia camuna. Già agli inizi del secolo si erano levate voci critiche intorno alla condizione dei trasporti lacustri. Si avvertiva l'inadeguatezza del servizio fornito in rapporto alle esigenze maturate[2].

Con l'apertura dell'esercizio della ferrovia camuna, le precarie condizioni della navigazione si aggravarono. In un documento del 1923 il professor Bernardo Sina, presidente della Società di Navigazione, ricordava che l'apertura all'esercizio della

---

[1] RDEI, p. 4.

[2] ASPBs, b. 947, *Navigazione sul lago d'Iseo*. Lettera della giunta municipale di Iseo alla Deputazione provinciale di Brescia del 15 luglio 1903. Le industrie che si erano insediate nel bacino del lago, in virtù delle «facilitazioni della ferrovia Iseo-Brescia» avevano incrementato il flusso dei forestieri. Le comunicazioni dovevano, quindi, essere rese più veloci. In particolare si dovevano attivare corse dirette sia verso la sponda occidentale sia verso quella orientale. Si sarebbero così evitati lunghi e, spesso, inutili tragitti tra le due sponde. Inoltre i natanti non sarebbero stati costretti ad imbarcare un «numero di passeggeri molte volte superiore alla portata dei suoi natanti».

Iseo-Edolo aveva determinato una grave crisi dei trasporti sui battelli[3]. L'esercizio del 1907 aveva registrato utili per 33.889 lire. L'anno successivo non v'era stato guadagno alcuno. Nel 1910 il saldo attivo dell'esercizio di navigazione si era attestato a L. 47.205, mentre i tre anni successivi di non avevano prodotto utili[4]. Il periodo critico si sarebbe prolungato negli anni seguenti. Ciò, nonostante la Società Loverese di Navigazione a Vapore, pur in una contingenza sfavorevole, avesse incrementato le proprie strutture e la dotazione di natanti e, nel 1907-B, avesse portato il capitale sociale da 200.000 a 1.000.000 di lire[5].

Gli sforzi, tuttavia, non furono tali da rovesciare una condizione negativa. I pur incrementati introiti del trasporto merci non compensavano le vistose perdite del servizio di trasporto passeggeri[6]. In quel torno d'anni si formò un comitato promotore, a cui aderirono i comuni del Sebino, che perseguiva il miglioramento del servizio di navigazione. Obiettivo di fondamentale importanza, in particolare per i centri della sponda bergamasca. Il risultato di tale mobilitazione fu un provvedimento legislativo del 1911 che concedeva un sussidio di 30.000 annue lire alla Società di navigazione. Esso era subordinato alla concessione da parte delle province di Brescia e Bergamo di propri contributi. Entrambi gli enti locali li deliberarono. Bergamo concesse 5.500 lire e Brescia 2.000, per la durata di sei anni[7]. Si permise, così, al servizio di continuare. Non si verificò tuttavia un mutamento radicale nelle sue condizioni.

L'esistenza stessa del servizio dei battelli sul Sebino era messa in discussione. Influivano taluni fattori, che determinavano la situazione di difficoltà in cui si trovava la Società di navigazione. I contributi statali erano minori di quelli destinati agli altri

[3] ASPBs, b 897 *Navigazione sul lago d'Iseo Mantenimento e miglioramento del servizio dei piroscafi*. Lettera del presidente della Società di Navigazione alla Deputazione provinciale di Brescia, 23 ottobre 1923

[4] IBI Nel 1910 non v'era stato utile, nel 1911 e nel 1912 gli utili erano stati piuttosto scarsi

[5] F OGLIARI, *La navigazione sui laghi italiani. Lago d'Iseo*, Milano, Cavalotti, 1987, pp 123-124 Si veda anche ASPBs, b 947, *Navigazione sul lago d'Iseo, miglioramento servizio dei piroscafi* Lettera del Comitato promotore al ministro dei Lavori Pubblici (il documento non reca la data ma, con ogni probabilità, fu stilato nel 1910). Tra 1908 e 1909 furono acquistati e messi in servizio i battelli *Città di Bergamo* e *Città di Cremona* Il piroscafo *Muette*, proveniente dal lago di Ginevra, divenne la *Citta di Brescia* Ne risultò potenziata la capacità di trasporto passeggeri La Società di Navigazione acquisì quattro pontoni di ferro fatti costruire dalla Società Gregorini di Lovere per i trasporti dall'alto lago allo scalo dei Paratico Fu questo il periodo in cui si tentò l'esperimento delle chiatte in cemento armato, presto sostituite con quelle in ferro La SNFT, in quel frangente, fece costruire in Lovere i cantieri per la manutenzione dei propri natanti

[6] Questa era la valutazione, contenuta in una minuta stesa immediatamente precedente il primo conflitto mondiale, della Società di navigazione, conservata in ASCI, b 170, *Della Società a Vapore sul lago d'Iseo*

[7] CP, 1912, allegato (pp 110-111) al verbale della seduta del 20 luglio 1912, pp 87-88 Il comitato promotore era sorto nel 1910 per iniziativa di Pietro Rossetti, presidente dell'associazione *Pro Sebino*, di G Marco Vezzosi, presidente della *Associazione agricola, commerciale* e *industriale* di Palazzolo sull'Oglio e di Camillo Martinoni, sindaco di Riva di Solto La finalità del sodalizio consisteva nell'«avvisare ai mezzi più opportuni ed efficaci per promuovere, mercè soprattutto il Governo centrale, il miglioramento dei servizi della navigazione sul Lago d'Iseo» Con la legge 21 luglio 1911, n° 852 era concesso alla Società di Navigazione un sussidio fino a L 30 000 annue per i rinnovamento dei servizi di trasporto lacustre

laghi lombardi. Ciò poteva essere esiziale per un servizio che, dovendo far fronte alla concorrenza del treno, era strutturalmente bisognoso di aiuti pubblici. Del resto la concorrenza era esercitata non solo dalla ferrovia. Natanti privati facevano efficace concorrenza appropriandosi della maggior parte dei trasporti merci lacustri[8]. Inoltre il provvedimento legislativo, rappresentato dalla legge n° B35 del 1912, garante dell'*equo trattamento*[9] del personale dipendente, aggravava gli oneri del servizio di navigazione.

Allargando la visuale a comprendere anche le sorti della guidovia camuna, nella incipiente era ferroviaria, si è portati a pensare che ciò che entrava in crisi era tutto un complesso di assetti viabilistici. Era messa in discussione una organizzazione dei traffici farraginosa e poco efficiente. All'origine di tale stato di cose v'era la compresenza di mezzi di trasporto diversi, necessitati di coordinarsi, e di taluni aspetti di obsolescenza. In particolare il tram mostrava i suoi limiti.

La situazione pare ben illustrata, tra 1905 e 1906, da una delle ricorrenti proteste circa il disservizio postale. Ai ritardi che si verificavano sulla tramvia Lovere-Cividate, nell'inoltro della posta in valle, si aggiungevano quelli causati dalla lentezza degli altri mezzi: dai treni che la portavano a Paratico e a Iseo e, quindi, dai battelli che coprivano il tragitto fino a Lovere[10].

È del tutto evidente che il collegamento ferroviario diretto della Valcamonica con Brescia faceva cadere parte dell'inconveniente. Si apriva, nel contempo, un contrasto ravvicinato tra la guidovia e la ferrovia camuna. In modo un poco schematico si può dire che si proponeva, aggiornata, l'ormai inveterata diatriba tra Bergamo e Brescia, che aveva avuto per oggetto la *meccanica viabilità* camuna.

Nel primo decennio del XX secolo si era costituita una trama di comunicazioni tranviarie attorno al lago. Vi era la guidovia Iseo-Rovato-Chiari, Bergamo protendeva la sua presenza sia a nord che a sud del Sebino. Il 20 dicembre 1901, a due mesi dall'entrata in servizio della guidovia Lovere-Cividate, fu la volta della Bergamo-Gorle-Trescore Balneario. Nel luglio dell'anno successivo si collegò Trescore col

[8] ASCI, b 170, *Della Società [..]* cit p 3 La via dell'aumento delle tariffe era pressoché preclusa Ciò per il fatto «che il traffico del Lago d'Iseo [era] costituito per quasi tutta la sua totalità (sic) da merci povere (pietrame, gesso, calce, rottami, ecc) [era] certo che il più lieve aumento di tariffa si [sarebbe risolto] in una diminuzione di traffico e quindi di redditi per la Società; giacche le merci predette, delle quali non [era] poi necessario il sollecito inoltro, [sarebbero potute] venir trasportate a bassissimo prezzo, come ora, da imprese private (barche)»

[9] Torneremo sul tema dell'*Equo Trattamento*, in quanto sarà oggetto di aspre vertenze sindacali.

[10] Si vedano i documenti relativi in ASPBs b 896, *Guidovie diverse Guidovia a vapore Lovere – Cividate* In particolare il responsabile del Circolo di Verona del Regio Ufficio Speciale Ferrovie scriveva, il 14 tebbraio 1906, al Prefetto di Brescia «Le corse ascendenti del lago [...] subi[va]no frequenti ritardi in dipendenza dei treni [...] e benché durante il percorso non si verific[assero]no in generale cause di ulteriore ritardo, pure per la limitata velocità dei piroscafi, specie del "Lovere", non [riuscivano] a ricuperare il tempo perduto, e ripercuot[eva]no poi il ritardo in arrivo a Lovere sui treni di quella guidovia, i quali per le [..] condizioni dell'armamento non potendo avere una velocità superire ai 15 km all'ora, conserva[va]no in arrivo a Cividate il ritardo col quale [erano partiti] a Lovere»

centro sebino di Sarnico. Nel 1905 fu completata la linea, scorrente per la Val Cavallina, Trescore-Endine-Pianico-Castro-Lovere[11].

Il collegamento della Valle Camonica con Bergamo era, a quel punto, all'ordine del giorno. Il passo ulteriore sarebbe consistito nell'adeguare la tramvia loverese allo scartamento normale della linea di Val Cavallina. Infatti, il 16 luglio 1905, la Società della guidovia Lovere-Cividate domandò di poter trasformare lo scartamento da ridotto a normale[12]. Tra l'altro ci si voleva allacciare alla ferrovia Iseo-Edolo in costruzione. I problemi iniziarono immediatamente a dare forma ad un contenzioso[13]. Fu l'inizio di un percorso accidentato, che si concluse solo dieci anni dopo. Si trattò, come avremo occasione di vedere, del preludio della fine del tram in Valle Camonica. Da parte bresciana non si mancò di fare attivo ostruzionismo. Il pericolo era di vedere strutturarsi dei collegamenti tra il cuore della valle e la linea Milano-Venezia, per il tramite di Bergamo[14].

La SNFT nel 1907, come s'è visto, si impegnò nel servizio di navigazione tra Castro, Lovere e Pisogne con un suo battello. La scelta di impegnare la società nei trasporti lacustri discendeva anche da una preoccupata valutazione dei possibili effetti negativi del prolungamento della guidovia loverese fino a Breno, nonché da un rafforzamento nella potenzialità di trasporto merci della stessa.

Era stato l'ingegner Conti Vecchi a proporre al Consiglio d'amministrazione di collegare i centri di Castro, Lovere e Pisogne con dei battelli, «facendo per le merci un servizio di traghettamento con battelli traghetto, i vagoni si [sarebbero lasciati] in porto per caricarli e scaricarli e poi [sarebbero stati rimorchiati] al pontile di Pisogne. Tale pontile [sarebbe servito] anche per la Ditta Gregorini che [avrebbe gestito] da

[11] Si vedano F. Ogliari, *La navigazione [..]* cit. p. 88 e A. Marcarini, *Nascita e sviluppo delle tramvie [..]* cit p. 43
[12] La Società nazionale aveva ben presente il pericolo: l'ingegner Conti Vecchi, relazionando sulla costruzione della ferrovia camuna, così sintetizzava il problema (VCAM, vol. 4, 29 ottobre 1905, p. 171) «La tramvia della valle Cavallina tenta di ottenere il prolungamento da Lovere a Breno; e perciò la Tramvia Camuna [aveva] fatto domanda di trasformarsi a scartamento normale da Lovere a Breno».
[13] ASPBs b. 896 *Guidovie diverse.[...]* cit. Lettera del presidente della Società Anonima della Guidovia Camuna al sindaco di Cividate Camuno, 14 giugno 1906. Il presidente Giuseppe Zitti lamentava che «essendosi fatto di questi giorni in alcuni Comuni le pubblicazioni degli elenchi e piani parcellari per la costruzione della ferrovia di Valle Camonica, si poté rilevare nei Comuni di Darfo, Gorzone, e Cividate Camuno, [...] che il tracciato della ferrovia [veniva] ad insistere nella stessa strada Nazionale producendo la necessità dello spostamento della Nazionale medesima e conseguentemente della Guidovia Camuna che [era] anche colla Nazionale attraversata al Km 23 in vicinanza di Cividate»
[14] Ibi. Il 28 giugno 1906 il ministro delle Finanze assicurava il deputato bresciano Massimini, per averne avuto conferma dal collega titolare dei Lavori Pubblici, che non era stata presentata domanda di prolungamento della tramvia camuna fino ad Edolo, da parte della Provincia di Bergamo. Il ministro avrebbe avvertito nel caso l'eventualità si verificasse. Egli concludeva affermando di aver dato disposizioni «in favore della provincia di Brescia». Il 4 dello stesso mese la direzione della SNFT aveva messo in allarme la Deputazione provinciale di Brescia. La Provincia di Bergamo sarebbe stata intenzionata a concedere un contributo alla Società della Guidovia per la sistemazione della linea. Il pericolo era grande: «una tranvia elettrica a scartamento normale che congiungesse Breno con Bergamo e si allacciasse alla costruendo direttissima Bergamo-Milano [...] sarebbe [stata] esiziale» per la ferrovia camuna.

sé il traghetto. Pei viaggiatori [sarebbe bastata] una barca a vapore capace di 50 persone». La ditta Gregorini aveva garantito un trasporto annuale di 20.000 tonnellate di merci da Pisogne a Iseo. Ciò, qualora la Società Nazionale avesse predisposto a Pisogne un pontile «per l'approdo dei ferry boat della Ditta» e avesse concesso tariffe agevolate. Inoltre, la Gregorini si era detta disponibile a trattare intorno alle 30.000 tonnellate di merci che conferiva allo scalo di Paratico[15].

La Provincia di Brescia, per parte sua, riuscì forse a ritardare la esecuzione dei progetti della guidovia, ma non li poté impedire. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sentenziò che la tranvia non era in concorrenza con la ferrovia della Valcamonica, anzi si prospettava una situazione di mutuo beneficio[16]. Nel 1908 fu concesso alla guidovia di occupare la porzione di strada nazionale necessaria per gli ampliamenti. La consegna effettiva avvenne due anni dopo. Le procedure furono lunghe e i lavori di sistemazione approdarono ad un esito positivo solo nel 1915[17]. La guerra creò le condizioni, come si vedrà in seguito, del declino definitivo della tranvia in Valle Camonica. A poco varranno i tentativi di rivitalizzarla. Essa anticipò in modo traumatico la parabola storica discendente, comune ai mezzi di trasporto dello stesso tipo.

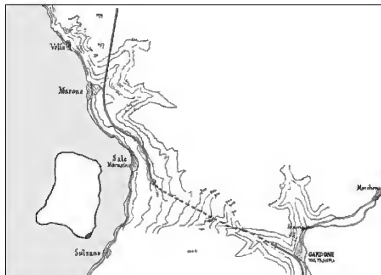
Si deve registrare che parte consistente dell'opinione pubblica camuna propugnava lo sviluppo della guidovia. Si svolse una campagna per il prolungamento della linea tranviaria fino a Breno, mantenendo viva la questione almeno fino alla vigilia del primo conflitto mondiale. Il ragionamento sotteso al proposto prolungamento individuava un effetto negativo indotto dalla ferrovia camuna. In particolare essa aveva isolato Lovere dalla Valcamonica. I rapporti commerciali con il Bergamasco erano «completamente caduti»[18]. Nel 1911 in Breno si era costituito un comitato. Il tram di valle, che avrebbe dovuto giungere in quel centro, si sarebbe collegato con le guidovie della Val Cavallina e della linea Bergamo-Trescore-Sarnico. In un articolo del 1914 dell'«Illustrazione camuna»[19] si prendeva atto che per la Cividate-Breno non si muoveva nulla, nonostante la mobilitazione dispiegata negli anni. Si era presentato un progetto dettagliato ma gli esiti erano stati nulli. Se la guidovia, tale era la conclusione, si fosse fermata a Cividate, avrebbe finito «col

[15] VCAM, vol. 4, 29 ottobre 1906, p. 171
[16] ASPBs, b. 896, *Guidovie diverse. Guidovia a vapore [..]* cit. Il ministro dei Lavori Pubblici alla Deputazione provinciale di Brescia, il 13 luglio 1907, si comunicava la deliberazione del Consiglio Superiore. Il tratto in cui si verificava concorrenza era troppo esiguo. Si trattava dei circa dieci chilometri tra Corna e Cividate. Ferrovia e guidovia si sarebbero avvantaggiate reciprocamente. Il ministro dava soddisfazione molto parziale alle preoccupazioni bresciane. Era prescritto l'allacciamento della tramvia alla ferrovia solo a Darfo. Collocarlo altrove avrebbe potuto effettivamente sviare i traffici verso il bergamasco.
[17] Ibi, *Sistemazione della linea a scartamento normale*. Verbale della visita di ricognizione degli impianti per la trasformazione a scartamento ordinario della tramvia Lovere-Cividate e per il suo prolungamento da Lovere a castro, 26 agosto 1915
[18] «Il risveglio camuno», 18 marzo 1911.
[19] G. Colfi, *In tema di disoccupazione: aspettando il prolungamento della tramvia*, in «Illustrazione camuna», ottobre 1914

morire d'esaurimento per inazione». Il completamento dell'opera appariva, invece, necessario per offrire lavoro ai disoccupati. Molti lavoratori, infatti, erano rientrati dall'estero. Respinti dalla catastrofe, imminente anche per l'Italia.

In quel periodo si proposero anche soluzioni intese ad aprire all'area sebina e camuna nuovi sbocchi. L'ingegner Giacomo Bendiscioli ebbe a proporre il collegamento tra la ferrovia camuna e la Valtrompia. Egli interveniva, nel 1904, in un momento in cui l'unica certezza era che finalmente la ferrovia camuna sarebbe stata costruita. Rimaneva aperta la questione del tracciato. Il Bendiscioli si diceva certo anche della prossima realizzazione della ferrovia Brescia-Gardone Valtrompia[20]. Perché non collegare le due valli? Esse presentavano delle potenzialità che si sarebbero sviluppate con il collegamento ferroviario[21]. Si sarebbero facilitati gli investimenti degli industriali valtrumpini nella valle dell'Oglio. Si trattava di abbandonare il previsto tracciato della ferrovia a nord di Sale Marasino. Il percorso Sale Marasino-Gardone sarebbe stato di 6 chilometri. I dati erano così sintetizzati[22]: «dislivello tra Sale e lo sbocco della necessaria galleria verso Gardone 135 m.: percorso in galleria 5.500 Km: al 15%; allacciamenti al 20%». L'opera, così modificata, sarebbe costata due milioni in più rispetto al costo preventivato per la linea Iseo-Sale Marasino.

Il collegamento con Iseo, lungo la riviera sebina, si sarebbe potuto realizzare potenziando la tranvia Rovato-Chiari-Iseo, facendole raggiungere Sale Marasino e perseguendo l'opera di miglioramento del servizio di navigazione, come sollecitato dalla associazione *Pro Sebino*[23].

Le certezze nutrite dall'ingegner Bendiscioli non erano, tuttavia, fondate. Non solo la sua proposta non fu discussa dal Consiglio provinciale, non solo la ferrovia camuna fu realizzata in modo difforme dalle sue previsioni, ma la stessa strada ferrata che avrebbe dovuto percorrere la Valtrompia rimase irrealizzata. Valutazioni intorno al proprio rendiconto spinsero la Società Elettrica Bresciana, concessionaria del tronco ferroviario, a non costruire la ferrovia. Ripresa negli anni venti, l'ipotesi di una ferrovia triumplina, nell'ambito di un progetto più vasto di collegamento tra Brescia e Trento, venne poi definitivamente dimenticata[24].

[20] G. Bendiscioli, *La ferrovia camuna in relazione al valico verso al Valtrompia. Parole del Consigliere Provinciale agli Elettori del suo Mandamento 26 Aprile 1904*. Brescia, Editrice Apollonio, 1904, p. 4.
[21] Ibi, p. 8.
[22] Ibi, p. 4.
[23] Ibi, p. 10.
[24] Cfr. G. Spinelli, *La rete ferroviaria bresciana, dagli esordi al declino: note storiche*, in «Civiltà bresciana», n.° 2, 2003 (pp. 3 – 21), p. 21: «concessionaria del tronco si rese la SEB al deliberato scopo di vanificare l'iniziativa: come nel caso della Rezzato-Vobarno essa era ostile all'idea di due linee parallele e concorrenti, una delle quali già di sua proprietà». Si veda anche CP 1911, 3 dicembre 1911, p. 360: il *Resoconto morale sull'amministrazione provinciale* del 1911 recava traccia della questione. Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici aveva dato parere favorevole ad una variante del progetto di ferrovia Brescia-Gardone e alla concessione della linea alla SEB.

Ipotesi di collegamento ferroviario con la Valtrompia secondo l'ing. Giacomo Bendiscioli, ASB, Fondo Bendiscioli, b. 19

Ancorché non attuata, un'altra idea di sviluppo infrastrutturale pareva avere, nel momento in cui veniva formulata, maggiori possibilità. Invero si trattava di due ipotesi di prolungamento della ferrovia camuna. Da Edolo si prospettavano le diramazioni verso Ponte di Legno, quindi al Tonale. Il capoluogo del mandamento dell'Alta valle si sarebbe dovuto collegare anche con Tirano. In tal modo la viabilità locale sarebbe stata connessa con i traffici del Trentino e dell'Austria, oltre che con la Val Tellina e la Svizzera.

Il 30 dicembre 1911 il Consiglio provinciale[25] approvava, «a grandissima maggioranza», la concessione di un sussidio di 250 lire al chilometro, per i 15,590 chilometri entro il territorio provinciale, della linea Tirano-Edolo alla impresa Buss e C. di Basilea. Il sussidio sarebbe stato concesso dall'apertura dell'esercizio. Si sarebbe trattato di una ferrovia elettrica montana, tutta in sede propria, ed a scartamento ridotto, alimentata con fili aerei[26]. Non si trattava di un prolungamento della Iseo-Breno-Edolo, bensì dell'estrema propaggine delle ferrovie dell'Engadina che avrebbe fatto capo a Edolo, passando per il passo d'Aprica. La domanda, avanzata dalla ditta Buss e C di Basilea, risaliva al 1908. Gli estensori della domanda prevedevano che, entro il 1910, sarebbe entrata in esercizio la ferrovia elettrica del Bernina, la cui stazione di testa sarebbe stata a Tirano. Si prospettava un'opera finalizzata al trasporto di passeggeri. In particolare si voleva facilitare il transito e il collegamento tra due rinomate località turistiche quali, appunto, l'Engadina e il lago di Garda, in una generale attivazione delle comunicazioni alpine[27].

Nel corso dell'estate era stata presentata alla Deputazione provinciale di Brescia la proposta di un'altra impresa. La ditta Alessi di Roma domandava sostanziosi sussidi allo Stato e agli enti locali per una linea Sernio-Edolo che avrebbe congiunto una stazione della linea Bormio-Tirano, per la quale la stessa società aveva chiesto la concessione nel 1910, con il centro dell'Alta Valle. Il percorso si sviluppava sui 12.940 metri senza eccessive pendenze[28]. Il tratto in galleria, a doppio binario, sarebbe stato di 7.750 metri.

[25] CP 1911, 30 dicembre, pp 484-485

[26] ASPBs, b 826 *Progetto e domanda di sussidio della Societa Alb Buss e C*, Relazione al progetto di massima, 7 aprile 1908 Lo scartamento previsto era di un metro, la pendenza massima del 70‰ e il raggio minimo delle curve di 40 metri, come per la ferrovia del Bernina

[27] Ibi I turisti avrebbero potuto godere di un panorama di eccezionale bellezza «1 dalla Svizzera e dall'Engadina al lago di Garda, a Venezia e ad (sic) Austria, 2 dalla Svizzera e dall'Engadina al passo del Tonale, al Mendelpass ed a Bozen-Tirolo, 3. dal lago di Como al Tonale, 4 da Meran Stelvio al lago di Garda e a Venezia e viceversa» Il trasporto merci non avrebbe rappresentato gran che La Valtellina avrebbe, tuttavia, potuto più agevolmente inviare i propri prodotti in Tirolo e nel Veneto. D'altra parte, sarebbero risultati agevolati i commerci della Valcamonica con la Svizzera

[28] ASPBs, b 826, *Progetto dell'impresa Alessi* Relazione dell'Ufficio tecnico provinciale sul progetto della ferrovia Sernio-Edolo della impresa Alessi, 15 luglio 1911. La pendenza in galleria era prevista in misura minore del 12 ‰ , solo per un tratto di 2580 metri sarebbe stata del 28,84‰

Il minor onere dell'ipotesi tranviaria[29] fu determinante per la deliberazione della Provincia, ma il viluppo di questioni che si squadernò nell'occasione travalica le considerazioni di opportunità economica. Risaltano, innanzitutto, le valutazioni di ordine militare. La via ferrata in discussione era parte di un complesso di ferrovie alpine che avrebbe toccato e congiunto Italia, Svizzera e Austria, da Belluno a St. Moritz[30]. Voci autorevoli avevano denunciato il rischio di aprire le frontiere ad un futuro nemico[31]. Accadde dunque che la preferenza accordata ad una ditta piuttosto che all'altra assumesse una coloritura più o meno patriottica. Fu un dibattito animato, in cui non mancarono sospetti intorno ad intoppi burocratici non disinteressati a favore della ditta romana[32]. Si continuò a parlare della questione anche nel 1918[33]. Il nulla di fatto cui la vicenda approdò, pare potersi addebitare anche alle polemiche e alle divergenze intorno al tipo di strada ferrata da adottare. A ciò si aggiungevano le critiche condizioni degli anni immediatamente precedenti la guerra e, poi, il conflitto che non permetteva in alcun modo si ponesse anche solo la

[29] Ibi, La ditta Alessi domandava l'erogazione di un sussidio di 60.000 lire annue agli enti locali, allo Stato era richiesto un contributo di 400 000 lire annue, per sessanta anni

[30] Giuseppe Colfi *Le comunicazioni ferroviarie attraverso la Ferrovia Camuna* in «Illustrazione Camuna», Novembre 1912 Si andava delineando un complesso sistema ferroviario intorno ad una rete internazionale da Belluno, per la valle d'Agordo, al Trentino attraverso la Val di Fiemme, verso Lavis e Trento Utilizzando la linea già in esercizio, la ferrovia avrebbe attraversato le valli di Non e di Sole, giungendo a Malè. Sarebbe rientrata poi in Italia per il passo del Tonale, congiungendosi, infine, con la Edolo-Tirano e, quindi, con la linea Tirano-Sanct Moritz

[31] «Il risveglio camuno» del 26 agosto 1911 polemizzava con il generale Perrucchetti che, in un suo articolo sul «Corriere della Sera» aveva espresso l'opinione che la Tirano-Edolo avrebbe dovuto essere esercita da una Società Nazionale e sarebbe stata a scartamento normale

[32] «Il risveglio camuno», 21 ottobre 1911, dava notizia di un *comizio* che si era tenuto a Tirano il 15 dello stesso mese L'avvocato Tognali se l'era presa, nell'occasione, con la stampa schierata contro la ditta Buss Egli fece la «lacrimosa istoria delle peripezie incontrate dal progetto Buss a Roma, [per gli ostacoli innalzati] dagli alti papaveri della burocrazia» Analogo il registro usato dal Commendator Quadrio, presidente della Deputazione provinciale di Sondrio, il quale tratteggiava «le mene e [gli] intrighi della nostra burocrazia contro alla quale vanno spesse volte ad infrangersi il buon volere e le decisioni degli stessi ministri» L'ordine del giorno deplorava, tra l'altro, «che occulte e tollerate inframmettenze tent[assero] in tutti i modi» di ritardare, se non peggio, la decisone a favore della tramvia Tirano-Edolo Il governo non doveva subire i ritardi imposti dalla «burocrazia che sembra[va] favorire intromettenze affaristiche contrarie agli interessi delle due Valli» Sulla «Illustrazione Camuna» del gennaio 1916, *La futura Edolo-Tirano. Note retrospettive e d'attualità patriottica*, Giuseppe Colti ribadiva invece la sua contrarietà alla tramvia proposta dalla ditta Buss Egli ricordava la polemica contro la concessione ad una società «austro-tedesca-ungarica di una intera rete di ferrovie a scartamento di un metro» che avrebbe aperto frontiere al nemico odierno Nel 1911 si era giunti quasi alla concessione Se ciò fosse avvenuto, la ferrovia italiana, per lo più a scartamento normale, si sarebbe fermata entro i confini nazionali L'Austria, le cui ferrovie di confine erano a scartamento ridotto, avrebbe potuto penetrare nel suolo patrio, attraverso la Valcamonica e la Valtellina Il Colti, presidente della associazione *Pro Valcamonica*, osservava cha l'operazione, organica nelle intenzioni, essendo intesa ad approntare una comodo mezzo di penetrazione transalpino, era stata condotta a spizzichi. In concorrenza con la ditta Alessi, infatti, «si chiese per conto delle società Buss e Ganz, mascherate da una sedicente società trentina, la concessione della Tirano-Bormio, della Tirano-Edolo per l'Aprica, della Feltre-Cismon e della Agordo-Belluno» Tra queste linee la più importante dal punto di vista militare era indubbiamente la Tirano-Edolo

[33] «Illustrazione Camuna», novembre 1918

questione. Con ciò l'argomento fu chiuso e periodicamente diede, e dà, occasione per esercitazioni retoriche.

Le vicende della strada ferrata della valle dell'Oglio si connessero con la storia delle economie locali. La ferrovia rappresentava un'importante dotazione di capitale fisso sociale. Nel periodo della costruzione ferroviaria e negli anni immediatamente successivi si verificò un intenso processo di insediamento industriale. La situazione era tale da impensierire l'ingegner Conti Vecchi, responsabile della ferrovia camuna: «nuovi stabilimenti» si andavano collocando in valle e contribuivano a ritardare i lavori per la ferrovia, «soprattutto per quanto riflette[va] la mano d'opera[34]». Si trattava di occasioni di occupazione nei lavori per gli impianti che sottraevano lavoratori alla ferrovia. Testimoniava di tale situazione la stipula, da parte della Società Nazionale, di convenzioni con aziende che si assicuravano il collegamento con la linea[35].

In effetti le condizioni generali dell'economia italiana, il cosiddetto *boom giolittiano*, e più ancora il trend ascendente dell'industria lombarda[36], propiziavano il formarsi di nuovi opifici in valle. La possibilità di fruire della ferrovia costituiva ovviamente un richiamo. Vittorio Olcese, già direttore generale del Cotonificio Feltrinelli di Campione del Garda, diede vita, tra 1904 e 1906, al Cotonificio Turati nel territorio del comune di Cogno. Lo stabilimento si collocò presso la costruenda ferrovia. Ben presto ne risultò modificato l'assetto urbanistico del paese[37]. Lo stabilimento, ottenuta la concessione di sfruttamento delle acque di un affluente dell'Oglio, riuscì a far funzionare, a partire dal 1908, 100.000 fusi mediante un impianto che fruiva di un salto di 408 metri, con sei turbine idrauliche per una potenza di 1000 cavalli e una dinamo elettrica di 202 cavalli. Lo stabilimento occupava 569 dipendenti, nella stragrande maggioranza fanciulle. In rapida progressione si crearono altri opifici, per iniziativa di Olcese, il quale coinvolse altri

[34] VCAM, vol. 4, 18-19 maggio 1908, p. 187. Il Conti Vecchi ripeterà la lamentela più volte nel corso dei lavori della linea Iseo-Edolo.
[35] IBI, 28 gennaio 1908, Vol. 4°, p. 236. Si registrava un notevole sviluppo del traffico merci sulla linea camuna. Nel contempo si andavano perfezionando i contratti per i raccordi della linea ferroviaria con la Metallurgica Antonio Rusconi di Malegno, la Fornace Negrinelli di Vello, con le Ferriere di Voltri di Darfo, con la cava di pietra da calce a Cividate Camuno, con le Manifatture di Valle Camonica e con il Cotonificio Turati di Cogno.
[36] Si veda S. ZANINELLI, *La regione più industrializzata del paese (1896-1914)*, in ID (a dura di), *Storia dell'industria lombarda*, vol. II, t. II, Milano, Il Polifilo, 1992.
[37] C. SIMONI, *Nella penisola di Campione del Garda Giacomo Feltrinelli, commerciante di legname, fonda a fine secolo una filatura di cotone: è l'avvio dell'"Olcese" che si espande in Val Camonica, tra Cogno e Darfo, e diventa il motore di un grande gruppo tessile*, in *La Banca Credito Agrario Bresciano e un secolo di sviluppo. Uomini, vicende, imprese nell'economia bresciana. Uomini, vicende e imprese nella storia dell'industria bresciana*. Brescia, Banca Credito Agrario Bresciano, 1983, pp. 323-324. Il comune di Cogno offriva delle opportunità. Oltre alla linea ferroviaria, si devono considerare i bassi costi dei terreni, per lo più adibiti in precedenza alle attività agricole e pastorali. L'insediamento del cotonificio fu, come noto, accompagnato dalla realizzazione di un quadro urbanistico centrato sullo stabilimento. Sul tema si può vedere anche il testo, dalle torti tinte agiografiche, *Dal nulla è nato Cogno nucleo centrale della nostra attività*, in *Il cotonificio Vittorio Olcese nelle sue origini, nelle sue vicende e nella sua attualità*, Milano, Edizioni d'arte Emilio Bestetti, 1939.

industriali e importanti istituti finanziari, quali il Credito Italiano. Contemporanea all'insediamento di Cogno fu la creazione della Manifattura di Darfo, in grado di produrre 40.000 metri di tessuto di cotone al giorno. Si costituì la Società Elettrica Industriale di Valle Camonica per lo sfruttamento dell'energia idroelettrica. Al 1906 risale la Manifattura di Valle Camonica, nel territorio del comune bergamasco di Costa Volpino.

Un altro capitolo importante del panorama industriale camuno del primo decennio del XX secolo è costituito dalla siderurgia. In particolare in Darfo si erano susseguite iniziative il cui valore e interesse andava oltre i confini locali. Nel 1893 si era insediata l'industria per la produzione delle bande stagnate. Si trattò di un'iniziativa sfortunata che ebbe esiti tragici[38]. Nel 1899 lo stabilimento vide il tentativo, fallito, da parte della Società Elettrosiderurgica Camuna, di sfruttare il brevetto dell'ingegner Ernesto Stassano per la produzione d'acciaio direttamente dal minerale. Infine, dal 1902, lo stabilimento divenne proprietà dei fratelli Tassara, già proprietari delle Ferriere di Voltri i quali potevano contare sull'intervento del Credito Italiano. Si dimostrò così fondata la previsione che l'ingegner Bendiscioli ebbe a sottoscrivere nel 1897[39]. La nuova gestione seppe organizzare la produzione in un sistema integrato e fece fruttare le potenzialità proprie delle economie locali. Vale a dire manodopera a basso prezzo ed energia idraulica. Nel 1904 la produzione di latta raggiungeva le 30.000 tonnellate. Nel 1907 entrò in esercizio l'altro stabilimento per la produzione di carburo di calcio, prodotto con i forni elettrici Keller. Fu potenziata la condotta forzata sul torrente Dezzo e due anni dopo si edificò, con la Società Elettrica Bresciana, la centrale di Mazzunno, sempre sul Dezzo. Alla vigilia del conflitto europeo a Darfo si producevano ferroleghe di silicio e manganese, prima importate dall'estero. Inoltre, utilizzando un nuovo tipo di forno elettrico, le Ferriere di Voltri erano in grado di ottenere acciaio bruciando minerale contenente ceneri di pirite[40]. Si trattò di una crescita che mostrava taluni caratteri comuni alla siderurgia nazionale coeva, quali talune economie di scala e la presenza delle banche miste, ma che si collocava sulle linee di tendenza della *siderurgia padana*. La quale non aveva tratto gran giovamento dalle tariffe protezionistiche del 1887 e che si era mossa solo nel primo decennio del secolo. Nella quale, inoltre, si registrava un «peso modesto

[38] U. CALZONI, Corna di Darfo. *A cavallo del secolo officina sperimentale all'avanguardia nella riduzione diretta del minerale di ferro, dagli anni trenta riserva vitale per la siderurgia pubblica specializzata*, in *La Banca Credito Agrario* [...] cit. p. 391. Si veda anche, per un inquadramento complessivo dell'evoluzione industriale della provincia di Brescia fino alla vigilia del primo conflitto mondiale, S. VIOLANTE, *L'economia bresciana nell'economia lombarda (1861-1914)*, in *Maestri e imprenditori. Un secolo di trasformazioni nell'economia a Brescia*, Brescia, Banca Credito Agrario Bresciano, 1985.
[39] Si veda, in ASBs, Deposito Bendiscioli, b. 20, il testo dattiloscritto, datato 1897, *Sulla convenienza di completare l'impianto della acciaieria di Darfo e di riattivare l'esercizio per la fabbricazione della latta*.
[40] U. CALZONI, *Corna di Darfo [...]*, cit. p. 391-392.

della fabbricazione dei grandi laminati e della domanda pubblica[41]». La messa a frutto del «patrimonio di manodopera qualificata ed imprenditorialità diffusa che secoli di pratica nelle attività siderurgiche avevano contribuito a sedimentare[42]», si accompagnava alla disponibilità di energia elettrica. Si verificavano, pertanto, occasioni ed opportunità che contraddicevano la generale tendenza alla collocazione degli insediamenti presso i litorali e i grandi centri di smercio, interno ed internazionale.

Fu proprio l'energia idroelettrica, il *carbone bianco*, al centro di un intenso fervore di iniziative industriali. Energia elettrica per illuminazione dei comuni della valle e della riviera del Sebino, dapprima; poi, nei primi anni del secolo, grazie ai progressi tecnici che rendevano possibile il trasporto a lunga distanza della elettricità[43], fu la volta dei grandi impianti, delle condotte forzate, dei grandi immobilizzi di capitale che contribuirono a mutare il paesaggio alpino. La valle fu, negli anni in cui si andava costruendo la ferrovia, oggetto di sempre maggiore interesse imprenditoriale. In un primo tempo si erano formate aziende cooperative per lo sfruttamento della forza idraulica[44]. Come si è visto, anche gli opifici contribuirono al moto espansivo, domandando ed ottenendo concessioni di sfruttamento di corsi d'acqua allo scopo di alimentare i propri macchinari.

Uscita dalla fase pionieristica, in cui l'energia elettrica rappresentava prevalentemente un interesse scientifico, l'industria idroelettrica fu incentivata non solo dalle innovazioni tecnologiche. Le società che gestivano le strade ferrate italiane furono indennizzate nel 1905, allorché si procedette alla statizzazione delle ferrovie[45]. La grande disponibilità finanziaria permise a queste società di far fronte ai

[41] L. MOCARELLI, *La lavorazione del ferro nel Bresciano tra continuità e mutamento*, in G. L. FONTANA, *Le vie dell'industrializzazione europea. Sistemi a confronto*, Bologna, Il Mulino, 1997, p. 755.
[42] IBI, p. 758.
[43] Cfr. D. MANETTI, *La legislazione sulle acque pubbliche e sull'industria elettrica*, in G. MORI, *Storia dell'industria elettrica. Le origini. 1882-1914*. Tomo primo, Bari, Editori Laterza, 1992, p. 111: «Furono il trasformatore, il motore a campo magnetico rotante e il ricorso alle correnti alternate a rendere tecnologicamente possibile la nascita dei moderni sistemi di trasmissione e distribuzione di energia elettrica – sancita dall'esperimento realizzato nel 1891 tra Lauffen e Francoforte».
[44] G. OREFICI *Le energie idrauliche della provincia di Brescia e lo sviluppo della loro utilizzazione per mezzo dell'elettricità*, in «Commentari dell'Ateneo di Brescia per l'anno 1934» (pp. 271-289), pp. 280 sgg. Nel 1890 alcuni notabili di Breno fondarono la Società Anonima Cooperativa di Elettricità, allo scopo di fornire energia elettrica al comune. Nel 1888 si era creata l'Unione Cooperativa Edolo-Mu con finalità analoghe. Si veda anche L. RESTIVO, *L'industria elettrica a Brescia*, Brescia, Azienda servizi municipalizzati, 1991, pp. 62-63. Ai primi anni del Novecento risale l'inizio della produzione idroelettrica da parte della ditta Tempini e C. di Marone, sul Sebino, per l'alimentazione delle macchine elettriche per la produzione di coperte e per l'illuminazione in Marone e nei comuni vicini.
[45] Sul tema della statizzazione delle ferrovie, avvenuta nel 1905, si veda A. PAPA, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*, Napoli, Guida, 1973. Si veda anche C. PEDRAZZINI, *Il primo decennio della gestione statale delle ferrovie italiane*, Cremona, Campedelli, 2002. Di rilevante importanza il testo di E. CANTARELLA, *Lo sviluppo delle ferrovie dalle origini alla statizzazione*, in *Storia della società italiana. Le strutture e le classi nell'Italia unitaria*, parte 5°, vol. 17, Milano, Teti, 1987.

necessari investimenti nel settore della produzione di energia idroelettrica e termoelettrica[46]. Si verificò anche l'intervento delle banche miste e di capitali stranieri[47].

Le piccole iniziative in corso non poterono reggere il confronto. Ben presto dovettero lasciare il posto alle grandi imprese che si andarono formando. Una grande iniziativa imprenditoriale fu rappresentata dalla Società Elettrica Bresciana costituita il 29 maggio 1905 con capitali lombardi. Legata all'iniziativa di Vittorio Olcese, essa assorbì la Società Elettrica Industriale di Valle Camonica. La SEB si impose ben presto nel panorama locale e sviluppò la sua iniziativa nella media e bassa valle. Il capitale iniziale era di 2.500.000 lire[48].

Nel 1907 si costituì in Milano la *Società Generale Elettrica dell'Adamello*. Ad essa diedero vita la Edison, la Società Elettrica Conti e altre «imprese e compagnie bancarie belghe[49]»: il capitale sociale era di 10 milioni di lire. L'anno seguente la SGEA riprendeva un progetto di sfruttamento del torrente Poglia e ne otteneva significativi ampliamenti di scala. Nel 1909 fu completata la Centrale di Cedegolo e, poco dopo, quella di Isola, a cui seguirono quelle di Temù e di Sonico.

Lo stesso anno in cui si formò la Società dell'Adamello, si costituì anche la Società Elettrica di Valle Camonica (ELVA) con capitale di 350.000 lire. Si trattava della trasformazione della Società Anonima Cooperativa di Breno, fondata nel 1888 dagli esponenti delle più facoltose famiglie del centro camuno. In seguito la ELVA avrebbe rifornito la maggior parte dei comuni della valle di energia elettrica[50].

Nel secondo decennio del Novecento questo intenso processo di edificazioni indotte dall'industria del *carbone bianco* si avviò al completamento. Anche in Valcamonica, come in altre zone montane, si era esaurita la prima fase di sfruttamento della risorsa idrica. Il positivo influsso indotto sulla occupazione terminò, una volta giunta a termine la costruzione delle strutture necessarie alla produzione e alla distribuzione dell'energia elettrica. La rapida caduta dell'occupazione non mancò di determinare tensioni e proteste. Si chiedeva che si formassero in loco delle industrie, che ci fosse concreta possibilità di trovare lavoro in valle. Le società avevano accluso alle domande di concessione di sfruttamento dei

[46] L. SEGRETO, *Imprenditori e finanzieri*, in G. Mori, *Storia dell'industria [...]* cit. tomo I, pp. 300-303. La Mittel (Società per le strade ferrate del Mediterraneo) ricevette in indennizzo, in contante e in certificati ferroviari, 210,5 milioni di lire. La sua quota di partecipazione nel capitale sociale della SEB fu del 27%. La Bastogi, che ricevette per quaranta annualità 40 milioni di lire e certificati ferroviari per un valore di 94,75 milioni, nel 1914 partecipava al capitale della Società Generale dell'Adamello in una percentuale del 24,5%.
[47] Si veda, in particolare le pagine iniziali, sulla preponderante influenza del capitale estero in Italia, in particolare tedesco, nel decollo dell'industria elettrica, il fondamentale saggio di G. MORI, *Le guerre parallele. L'industria elettrica in Italia nel periodo della grande guerra (1914-1919)*, in «Studi storici», a 2, 1973 (pp. 292-372).
[48] C. Arzu, *L'insediamento delle società elettrocommerciali in Valle Camonica*, in «periferia», n° 20, a. V, 1984, (pp. 40-44), p. 41. Si veda anche F. NARDINI, *L'energia elettrica dall'autoproduzione alle grandi centrali*, in *Maestri [...]* cit.
[49] IBIDEM.
[50] IBI, pp. 41-42.

corsi d'acqua l'impegno di realizzare stabilimenti, a cui non avevano dato di norma seguito. L'impegno formale di attivare delle strutture industriali stabili in loco serviva ad ottenere più celermente le concessioni. Di fatto non vi furono arricchimenti duraturi della struttura industriale valligiana[51]. La Valle Camonica produceva nel 1911 intorno ai 2/3 dell'energia elettrica provinciale. A fronte di tale concentrazione di energia iniziale il circondario di Breno si collocava all'ultimo posto in provincia per il numero di imprese ogni mille abitanti: 6,13. Al penultimo per ciò che concerneva il saggio di occupati in rapporto alla popolazione (il 55,47‰) e per il numero medio di occupati per impresa (9,5)[52]. Alla vigilia della conflagrazione bellica restavano in valle le centrali, con finalità elettrocommerciali, di Gratacasolo e Cedegolo della SEB. La SGEA possedeva le centrali di Cedegolo e di Isola, la ELVA quella di Niardo. La società Ferriere di Voltri disponeva, per produrre l'energia di cui abbisognava, delle centrali di Darfo e di Mazzunno sul torrente Dezzo, il Cotonificio Turati utilizzava la propria centrale di Cogno[53].

In effetti l'economia bresciana si trovava, per dirla con la Camera di Commercio di Brescia, in una situazione di «stasi e di grande raccoglimento». Essa era in cerca di una sua «riequilibrazione dopo quell'ondata di troppo fervido movimento ascensionale che aveva culminato nel 1906-1907[54]». Se pur non si poteva parlare di crisi, si avvertivano nondimeno segnali preoccupanti, ancorché non influenti nell'immediato. Il prezzo del carbone era in crescita, nel settore metallurgico solo poche grandi società riuscivano a svilupparsi mantenendo il passo[55]. Nel 1912 le valutazioni si facevano più preoccupate[56]. In particolare gli indicatori erano negativi per la Valcamonica. Nel 1912 era ripresa l'emigrazione. Dopo la parentesi idroelettrica se ne erano andati 3.200 lavoratori. Nel periodo 1906-1911 gli emigranti erano stati in media 1600 ogni anno.

[51] M FRANZINELLI, *La resistibile ascesa delle società elettriche in Valle Camonica*, in «periferia», [...] cit., pp. 45-51. Nel primo dopoguerra il comune di Sonico diede vita a un contenzioso che durò a lungo, e si concluse alla metà degli anni Venti, con la Società dell'Adamello. Sul tema dei contrasti tra gli enti locali e le società idroelettriche, si veda anche A. LAZLO, I. MASULLI, *Elettricità e vita locale*, in G. MORI (a cura di) *Storia dell'elettricità* [...] cit, Tomo II. In Valtellina si erano verificati contrasti tra le comunità locali e il comune di Milano per la costruzione della centrale di Grosotto, sulla destra dell'Adda, tra Tirano e Bormio. Anche in questo caso si rivendicava il diritto alle acque da parte dei comuni e ci si opponeva al trasferimento altrove della energia elettrica prodotta in loco.
[52] F FACCHINI, *Alle origini di Brescia industriale*, Brescia, Micheletti, 1980, pp. 169-171
[53] F PELOSATO, *Nascita e sviluppo delle centrali idroelettriche sul territorio camuno*, si veda la tabella a p. 124, in O. FRANZONI (a cura di), *L'uomo e l'acqua*, Breno, Banca di Valle Camonica, 2002
[54] CAMERA DI COMMERCIO ED INDUSTRIA *Andamento dell'Industria e del Commercio nella Provincia di Brescia durante l'anno 1911. (Relazione annuale)*. Brescia, Stabilimento Lito-Tipografico F. Apollonio, 1912, p 3
[55] IBI, PP. 11-12
[56] Per quanto segue si fa riferimento a CAMERA DI COMMERCIO ED INDUSTRIA, *Andamento dell'Industria e del Commercio nella Provincia di Brescia durante l'anno 1912, (Relazione annuale)* Brescia, Stabilimento Lito-Tipografico F. Apollonio, 1913

La Camera di Commercio, tuttavia, rilevava taluni segni positivi proprio in Valcamonica. Tra le industrie siderurgiche della provincia spiccava la permanente crescita delle Ferriere di Voltri. Si coglievano, inoltre, indicazioni circa la buona condizione della Gregorini di Castro[57]. Si trattava di dati che non contraddicevano, però, un quadro complessivo in cui le tinte scure prevalevano. La crisi si avvertiva nelle produzioni tradizionali della valle: «badili, mazze, martelli, aratri ecc» subivano la concorrenza tedesca. La pronta ripresa delle industrie del nord Europa e degli Usa, permanendo la condizione critica delle industrie siderurgiche italiane, determinava il permanere dei prezzi delle materie prime ad un alto livello.

Anche il tessile incontrava difficoltà. La guerra italo-turca aveva danneggiato il settore, determinando la chiusura di importanti mercati, pur se altri se ne schiudevano. D'altra parte, il Giappone si andava affrancando dalle nostre esportazioni, mentre il mercato cinese si stava restringendo. La crisi era avvertita anche dal Cotonificio Turati. Non erano stati, infatti, distribuiti i dividendi agli azionisti. Solo i produttori di coperte per l'esercito erano favoriti dalle commesse statali.

Le vicende della ferrovia camuna risentirono delle condizioni economiche generali ma non si adagiarono su di esse. Considerando i prodotti lordi della ferrovia, in particolare della Iseo-Edolo si può concludere che, dall'apertura del primo tronco, si verificò un crescita nel complesso costante.

dati espressi in lire[58]	Viaggiatori	Bagagli e introiti diversi	Merci Grande Velocità	Merci Piccola Velocità	Totale	Percentuale dell'incidenza delle merci sul totale del prodotto
1907 Iseo Pisogne semestre	55 434	1 199	1 643	16 624	**74.900**	**24%**
1908 Iseo Breno	264 636	11 073	15 344	217 823	**508.876**	**46%**
1909 Iseo Breno 1° semestre	116 326	7 137	8 206	144 528	**276.197**	**55%**
1909 Iseo Edolo 2° semestre	252 399	9 791	14 601	191 266	**468.057**	**44%**
1910 Iseo Edolo	391 830	18 969	26 464	380 391	**817.654**	**50%**
1911 Iseo Edolo	380 470	17 866	25 152	379 382	**802.870**	**50%**
1912 Iseo Edolo	374 716	18 870	24 062	407 218	**824.866**	**52%**
1913 Iseo Edolo	384 927	20 107	22 510	427 704	**855.248**	**53%**
1914 Iseo Edolo	372 733	22 399	26 255	424 351	**845.738**	**53%**

La tabella segue le fasi di apertura del servizio della ferrovia camuna; si tratta dunque di dati non omogenei, in quanto riferiti a porzioni temporali non omogenee, ma rendono la situazione e sono leggibili abbastanza agevolmente. La tabella ci dà

[57] VCAM, vol. 5, 6 luglio 1913, p. 127. Il consiglio d'amministrazione approvava la convenzione con l'azienda, circa la costruzione «a distanza ridotta» dalla ferrovia, nel territorio di Pisogne, di «due forni di grillaggio per minerale di ferro».
[58] Fonte ASPBs, b 844, *Ferrovia Iseo-Edolo. Esercizio della linea. Prospetti dei prodotti 1908-1912* e 1913-1917 (si sono eliminati i decimali)

conto dell'andamento dei prodotti lordi. Gli esiti parvero subito incoraggianti. All'entrata in esercizio del tronco Iseo-Pisogne si ebbe un reddito chilometrico di lire 7079,41. Nel 1908, il prodotto della Iseo-Breno si attestava a lire 10.817,53 per chilometro, andando ben oltre le pur positive previsioni della società[59]. Negli anni successivi il prodotto dell'intera linea Iseo-Edolo era abbondantemente al di sopra delle lire 10.000/km[60]: nel 1910 L. 10.618,88; 10.426,88 nel 1911; nel 1913 si raggiunsero le 11.107 lire. Nell'anno successivo si verificò un piccolo decremento, per cui si ottenne un prodotto chilometrico di 10.983,61 lire.

Il direttore dell'esercizio faceva notare che, nel corso del 1911, si era verificato un certo calo nei prodotti della linea. Ciò era dovuto, tra l'altro, al «termine dei lavori idroelettrici nell'alta valle[61]». Il calo complessivo del traffico fu allora del 2%. Risultarono invariati i proventi che derivavano dal trasposto delle merci. In seguito crebbero, rispetto al 1911, sia i prodotti nel loro complesso (nel 1912 del 3%, del 7 e del 5% nel 1913 e 1914), sia, in misura maggiore, gli introiti del servizio merci: nei tre anni considerati si ebbe un incremento, rispettivamente, del 7, del 13 e del 12%. Inoltre si deve considerare il fatto che l'incidenza delle merci sul totale degli introiti della ferrovia si mantenne sempre attorno al 50%. Non è dato, cioè, di registrare un decremento del traffico merci in corrispondenza degli anni critici immediatamente precedenti la guerra.

Per cogliere la situazione nella sua completezza si devono tener presenti le incombenze della società nel momento in cui si stava iniziando l'esercizio. Acquisto di locomotive e carri, completamento delle strutture, eventuali interventi di riparazione o che si fossero resi necessari nella fase di rodaggio della ferrovia. Si trattò, in ogni caso, di una condizione passeggera e fisiologicamente legata all'avvio dell'esercizio.

Innanzitutto la società dovette prendere atto che la ferrovia camuna era costata più del previsto. Le spese di costruzione registrate al 30 novembre 1909 erano di 13.408.854,01 lire, invece delle 12.060.786 preventivate[62].

[59] VCAM, vol. 4, 27 febbraio 1908, p. 240. Il comitato direttivo della SNFT prendeva atto che la linea Iseo-Breno aveva ottenuto un prodotto lordo, nel mese di febbraio 1908, di L. 26940,35. Ciò corrispondeva ad un reddito chilometrico annuo di 6878 lire. Con il medesimo criterio si prevedeva un reddito lordo di lire 13447/km.

[60] Non pare opportuno prendere in esame i dati del 1909, anche se i dati confermano i buoni risultati dell'esercizio. In quell'anno si aprì la linea fino a Edolo: si dispone dunque delle rilevazioni del primo semestre dell'esercizio Iseo-Breno e per il secondo semestre di tutta la linea. Se si applicasse il criterio, che pure risulta usato dal consiglio d'amministrazione della SNFT, per cui i prodotti mensili, o di frazioni d'anno, erano moltiplicati per estrapolarne il dato annuale, si otterrebbero i seguenti prodotti chilometrici: Iseo-Breno lire 11.753,56, Iseo-Edolo lire 19.917,32.

[61] RDEI, p. 4. Le altre cause erano individuate nell'«epidemia colerica che [aveva] colpito molti centri» e nell'«attivazione del servizio elettrico sulla linea Brescia-Salò che richiama[va] molti viaggiatori sul Lago di Garda dove l'impresa di Navigazione del Lago stesso adotta[va] nei giorni festivi straordinari ribassi».

[62] VCAM, 14 dicembre 1909, vol. 4, pp. 25-26. La ferrovia Iseo-Edolo risultava lunga km 77,40786 e non, come da progetto, Km. 76,363.

La situazione economica faceva registrare buoni esiti. Nei primi quattro mesi del 1908 la Iseo-Breno aveva ottenuto un prodotto lordo di L. 119.850,43, mentre le spese erano state di L. 106.951,33. La situazione della Brescia-Iseo era analoga. A fronte di un prodotto di 118.048,91 lire, le spese erano state di L. 121.662,71[63]. In quest'ultimo caso si ponevano questioni di adeguamento del parco rotabile, per renderlo adatto a trasporti di notevole entità. La situazione fino al 1911 appariva positiva. Se si considerano i coefficienti d'esercizio, vale a dire i rapporti tra le spese e i prodotti, escluse le somme derivanti da sussidi e contributi vari, si ha il quadro di una azienda in buona salute. La linea Iseo-Edolo ebbe i seguenti coefficienti: nel 1908, 0,65; 0,63 nel 1909; 0,65 nel 1910; 0,62 nel 1911. La linea Brescia-Iseo nel 1909 fece registrare un coefficiente dello 0,77 e, nel 1911, dello 0,64[64].

Nel 1912 il prodotto lordo delle reti ferroviarie, incluse le somme di contributi statali e degli enti locali, fu di L. 1.364.543,10[65]. L'anno successivo si ottennero L. 1.401.462,39. Le spese sostenute nel 1912, 1.161.295,61 lire, furono di poco inferiori a quelle del 1913, 1.162.485,92 lire. Nel 1913 si ebbero 238.973,47 lire di utile, l'anno precedente era stato di 203.247,49. Si devono, per altro, rilevare le passività delle linee tranviarie esercite dalla società[66].

Si trattava di risultati ritenuti comunque apprezzabili dalla società. Si viveva, infatti, una «crisi generale». Essa faceva «sentire i suoi effetti sugli Stabilimenti della Valle Camonica; [andavano] man mano chiudendosi le filande, e per la fine di marzo [1914] si annunzia[va] la chiusura della Manifattura di Darfo[67]».

Il 1912 fu l'anno in cui gli investimenti necessari al funzionamento delle ferrovie gestite dalla Società Nazionale si conclusero. In quell'anno, in effetti, il parco rotabile della SNFT, che avrebbe svolto il servizio durante il conflitto, appariva completato. A quell'epoca le linee Brescia-Iseo, Iseo-Edolo e Iseo-Rovato disponevano di 24 locomotive, 2 automotrici, 40 carrozze, 8 bagagliai, 145 carri coperti, 35 carri scoperti a sponde alte, 35 a sponde basse e un carro gru, acquistato nel dicembre del 1908 dalla Società Larini & Nathan di Milano[68].

Il periodo che va dall'apertura della linea al servizio fino alla guerra fu, dunque, di rodaggio. Si trattava di verificare l'efficienza e l'adeguatezza del materiale rotabile, la tenuta delle strutture e dell'armamento. Il servizio era svolto da 5 coppie di treni giornalieri. Fu, inoltre, cura della società creare le condizioni

[63] IBI, 25 giugno 1908, p. 258.

[64] RDEI, p. 3.

[65] VCAM, vol. 5, 21 febbraio 1914, p. 150.

[66] IBIDEM. Le tranvie di Parma e di Cremona, nello stesso periodo, registrarono un passivo di L. 9.139,20.

[67] IBIDEM.

[68] SOCIETÀ NAZIONALE DI FERROVIE E TRANVIE, *Elenco del materiale rotabile in dotazione delle Ferrovie Brescia-Iseo, Iseo-Edolo, Rovato-Iseo*. Stabilimento Tipografico Restelli Eugenio, Lovere (s. d).

affinché la linea potesse rendere secondo le sue potenzialità. Si riproponeva, in tale contesto, il tema della concorrenza esercitata dai battelli e dalla guidovia.

All'inizio del servizio ferroviario si verificarono taluni problemi, derivanti da incidenti e disservizi. La stampa locale diede notizia di un incidente sventato miracolosamente, le cui conseguenze avrebbero potuto essere drammatiche. L'11 ottobre 1907, informava «La provincia di Brescia», il «treno 1 che part[iva] da Pisogne alle 4,50, giunto alla galleria [...] presso Vello, veniva fermato bruscamente dal segnale rosso e da replicati suoni d'allarme fatti dal guardiano con la cornetta per il solito inconveniente dell'allargamento della via». In quel caso il deragliamento del convoglio era stato scongiurato. La società, era la conclusione, tendeva a nascondere le magagne. «Un giorno o l'altro» un convoglio sarebbe andati «a finire nel lago[69]». L'Ufficio Tecnico provinciale imputava l'incidente alla scarsa «compattezza del legname impiegato per le traverse, il numero di queste nelle curve (14 per campate di 12 metri) [era] insufficiente». L'inconveniente sarebbe stato risolto con «l'aggiunta di tiranti di ferro[70]». Il Consiglio d'amministrazione ritenne opportuno la graduale sostituzione delle traverse difettose su tutta la linea, anche perchè alla vigilia di Natale del 1909 «al km 24 [...] un treno [era] sviato con il rovesciamento della locomotiva». Le cause: il «cedimento del terreno e [la] debole resistenza opposta dalle traverse[71]».

La ferrovia camuna dovette ben presto far fronte ad alluvioni che ostacolavano il servizio e, spesso, ne determinavano la momentanea sospensione. Nell'autunno del 1908 i lavori di costruzione della ferrovia dovettero ritardare, per la necessità di rifare le fondazioni del ponte sull'Oglio nei pressi di Cedegolo, asportate dalla piena del fiume[72]. Poco tempo dopo la linea fu interrotta per tre giorni a causa della frana caduta, nella notte del 25 marzo 1909, tra Pisogne e la frazione di Toline[73].

Si è già ricordato che dal 1° agosto 1907 alla SNFT fu affidata anche la linea Brescia-Iseo. Risolte con determinazione le controversie sindacali con il personale già dipendente dallo Stato, che fu estromesso senza indugio, la società si trovava di fronte ad un problema di una certa rilevanza. Come si è visto, era palese la debolezza dell'armamento della Brescia-Iseo. I 21 chilogrammi/metro della rotaia erano inadeguati ai trasporti pesanti e non avrebbero permesso il passaggio di convogli militari e/o di convogli pesanti. Inoltre, la Brescia-Iseo seguiva un tracciato in alcuni tratti molto ripido, transitando per le cosiddette *Valli sorde*, tra i comuni di Provaglio e Monterotondo. Permaneva, oltre a ciò, l'esigenza di un collegamento della ferrovia camuna con la Milano-Venezia.

[69] «La provincia di Brescia», 14 ottobre 1907.
[70] ASPBs, b 838 *Progetto esecutivo della linea della linea della ferrovia Brescia-Iseo-Edolo Reclami su varianti del tracciato* Nota dell'Ufficio Tecnico al deputato provinciale Calini
[71] VCAM, Vol 5, 24 febbraio 1910, pp 32-33
[72] VCAM, 10 ottobre 1908, p 288
[73] RDEI, p 3

L'applicazione sulla Brescia-Iseo delle tariffe ridotte aveva provocato il raddoppio dei viaggiatori[74]. Ciò non risolveva ovviamente il problema dell'efficienza dei trasporti delle merci. Nel 1908 erano in funzione 7 locomotive noleggiate dalle Ferrovie dello Stato[75]. Nei primi mesi del 1908, dopo aver valutato un'ipotesi alternativa[76], la Società Nazionale deliberò l'acquisto di 5 locomotive adatte a svolgere il servizio sulla Brescia-Iseo. La necessità di far fronte ad una pressante domanda di adeguamento delle potenzialità di trasporto merci della linea, sollevata dal mondo industriale, determinò l'acquisto, l'anno successivo, di 100 carri merci[77].

Il 4 settembre 1911 fu aperta all'esercizio la Iseo-Rovato. La linea che si inaugurava era concepita quale realizzazione di una infrastruttura omogenea, razionale non solo in quanto connetteva con la maggiore arteria del settentrione d'Italia, ma anche per il fatto che il suo percorso non avrebbe comportato discontinuità derivanti da diversità di scartamento, dall'Alta Valle fino a Rovato[78]. Il direttore dell'esercizio, a smorzare i facili ottimismi, rilevava che la linea Iseo-Rovato risultava danneggiata dalla concorrenza di Paratico: al molo di questo comune continuava ad affluire gran parte dei traffici lacustri diretti a Milano e Bergamo[79].

L'apertura della Iseo-Rovato coincideva con la costruzione di un nuovo tronco sulla linea Brescia-Iseo: si trattava dell'allacciamento Bornato-Paderno, il cui armamento, 36 chilogrammi/metro, era uguale a quello della Iseo-Edolo. Il tema del rafforzamento della linea talmente avvertito che il comune di Brescia si era detto disponibile a contribuire con un proprio sussidio alla linea Iseo-Rovato, a patto che si costruisse anche il «congiungimento Bornato Paderno[80]». Era del tutto evidente il grande progresso costituito dal nuovo tratto ferroviario.

> Mercè tale percorso che aboli[va] la montata all'erto varco di Monterotondo si rende[va] possibile formare treni lunghi di 15-20 e più vagoni, si mant[eneva] velocità uniforme e si guadagna[va] buona parte del tempo che prima si perdeva per lo smistamento ad Iseo e pel cambio della locomotiva con formazione di un treno completo per la Valle Camonica [Erano] di sgradevole memoria i quarti d'ora le mezzore e

[74] VCAM, Vol 4, Comitato direttivo 21 febbraio 1907, p 202
[75] Ibi, 28 1 1908, p 236
[76] Ibi, pp 243-246. La commissione delegata a deliberare in via definitiva sul tema, il 12 marzo 1908 prese la decisione Nel consiglio d'amministrazione vi era chi riteneva di rafforzare temporaneamente la linea Brescia-Iseo, raddoppiandone le traverse Ciò al fine di poter usare le locomotive destinate alla ferrovia camuna, momentaneamente in numero superiore al fabbisogno della linea che non ancora completata D'altra parte considerazioni tecniche, ma soprattutto di opportunità economica e politica, consigliavano l'acquisto di nuove locomotive più leggere da adibire sul tratto Brescia-Iseo
[77] Ibi, Vol. 4, 28 ottobre 1909, p 13.
[78] Così «Il risveglio camuno» del 8 settembre 1911 «può ben dirsi oziosa la questione della denominazione *Rovato-Iseo-Edolo*, piuttosto che *Brescia-Edolo* ed in proposito ci sembra [...] più che naturale la prima denominazione in quanto il tronco Rovato-Edolo [era] tutto in concessione della S N F T , [aveva] l'identico armamento, l'identico materiale, identiche tariffe, mentre il vecchio tronco Iseo-Brescia, anche con le nuove deviazioni, non [poteva] certo ambire di far parte omogenea col medesimo»
[79] RDEI, p 4.
[80] VCAM, Vol 4, verbale del Comitato direttivo 24 aprile 1907, p 203

> anche più di tempo in cui bisognava sostare lungo le rampe di Provaglio e di Passirano ad aspettare la locomotiva di rinforzo al treno già minuscolo che non era in grado pel soverchio peso, o per l'umidità delle rotaie, di raggiungere l'eminente stazione di Monterotondo[81]

La Società Nazionale manteneva, nel contempo, ben presente la necessità di contenere la concorrenza della guidovia camuna. Accanto all'azione di opposizione in sede pubblica ai progetti di allungamento e di rafforzamento della Lovere-Cividate, si dispiegò un'azione tesa a renderla, per quanto possibile, superflua. Qualora si fosse assicurato un collegamento celere tra Castro e Lovere con Pisogne, quegli importanti centri avrebbero avuto aperta la via per i traffici con la Valcamonica, e con Brescia. La ferrovia camuna avrebbe potuto guardare con fiducia al futuro.

Nei primi mesi del 1908[82] pareva possibile collegare con una strada ferrata Lovere a Pisogne. Era stato predisposto «un progetto di una tramvia elettrica da Pisogne a Lovere, pel quale si [era] costituito apposito Comitato». La società mostrò interesse per la cosa. Si riparlò della questione, ma non v'è traccia di ulteriori concreti sviluppi.

Come s'è detto nel 1907 iniziò il servizio di navigazione tra i centri dell'alto Sebino. Fu tentata anche una soluzione radicale: l'acquisizione della Società di Navigazione del Lago d'Iseo da parte della SNFT. La Società di Navigazione, così riferiva l'ingegner Conti Vecchi al Consiglio d'amministrazione, avrebbe ceduto l'esercizio, le strutture e i natanti, per 600.000 lire. Somma ritenuta eccessiva. In subordine, essa si era detta disponibile a «fare il servizio sussidiario alla ferrovia Lovere-Pisogne e ciò per non perdere il sussidio postale[83]». Le trattative proseguirono anche l'anno successivo ma non ebbero esito[84]: si prese atto che non avrebbero portato a risultati utili. La SNFT continuò ad occuparsi del servizio di navigazione Pisogne-Lovere e lo ampliò. Nel luglio del 1909 decise di acquistare, per 60.000 lire, un piroscafo di 27 metri in coperta, con un motore da 60 HP. Dotato di 2 cabine e in grado di trasportare circa 280 persone[85]. Il piroscafo *Iseo* entrò in servizio il 1° gennaio 1910 e «nel mese d'ottobre raggiunse la media giornaliera di 308 viaggiatori[86]». Nel 1914 il servizio sembrava consolidato. La Società Nazionale chiese alla Prefettura di Bergamo il rinnovo della concessione di occupazione del terreno in riva al lago, nel comune di Lovere, «per l'appoggio del pontile d'approdo dei piroscafi in servizio "sociale"[87]».

[81] «Illustrazione Camuna», 21 febbraio 1919
[82] VCAM, Vol. 4, Consiglio direttivo, 21 gennaio e 26 maggio 1908.
[83] IBI, Consiglio direttivo, 13 gennaio 1907, pp. 190-191
[84] IBI, Consiglio direttivo, 26 maggio 1908, p. 263
[85] IBI, Vol. 5, 1° luglio 1909, p. 7.
[86] RDEI, p. 4
[87] VCAM, Vol. 5,31 marzo 1914, p. 159

> Sia nel 1916 che nel 1917 nessun fatto d'armi [aveva] alterato il regime militare istituito. La Valle Camonica durante questa prima guerra mondiale [fu] considerata come zona di riposo e di ricostituzione per le nostre truppe ma anche per quelle francesi scaglionate in questa Valle.
> Nel Novembre del 1917 si trasportò in Valle la valorosa divisione Sillemann, reduce da Verdun, città della Francia nord-orientale (Mosa) teatro di sanguinosissime battaglie tra gli eserciti Francesi e Tedeschi, che poi tanto si [.] distin[se] sul Monte Grappa, perché si temeva un attacco in forza dal Tonale e che subito si riportò indietro quando l'attacco parve sventato[1].

Il direttore dell'esercizio della ferrovia camuna così sintetizzava l'andamento della guerra in rapporto alla Valle Camonica. Risparmiata dai combattimenti, essa assumeva importanza via via crescente. Dopo Caporetto, tra ottobre e novembre del 1917, la ferrovia Iseo-Edolo dovette sopportare tutto il traffico destinato al fronte del Tonale-Adamello. Vale a dire uno degli epicentri del conflitto. Per la valle passavano derrate alimentari, rifornimenti e truppe.

La ferrovia camuna incrementò i trasporti merci, oltre a quelli militari. Per contro, subì una forzata riduzione il servizio passeggeri. Nel contempo il carbone costava sempre più e il suo reperimento era molto difficoltoso. Spesso si ricorse a dei surrogati poco efficaci. Durante il periodo bellico, inoltre, si acuì il problema del costo della manodopera. Un settore in cui si andava accumulando un pericoloso potenziale di conflittualità, e dunque di maggiori oneri per la Società Nazionale, era costituito dalle relazioni sindacali. La pace sociale, constatata con soddisfazione dalla Società Nazionale negli anni precedenti la guerra, venne meno già nel corso del conflitto. Innovazioni legislative avevano, infatti, prospettato per il personale migliori condizioni retributive e di lavoro.

Il grande spartiacque nelle vicende belliche fu, ovviamente, costituito dalla disfatta di Caporetto. Dopo Caporetto, la guerra si avvicinò alla Valle Camonica che assunse notevolissima importanza strategica. Attraverso di essa fluivano i rifornimenti e le truppe per il fronte.

---

[1] RDEI, p. 6.

La Società Nazionale prese atto, agli inizi della guerra, di una situazione al momento positiva, ma pure gravida di incertezze e di pericoli[2]. L'incipiente conflitto imponeva di «tener conto della diminuzione inevitabile del traffico». Due erano le preoccupazioni della società.

Innanzitutto l'«aumento fantastico del prezzo del carbone». Nonostante si fosse provveduto a fare rifornimenti, si sarebbe dovuto far fronte al problema. Vi erano poi gli oneri derivanti dai crescenti costi del personale. I prodotti degli esercizi apparivano crescenti, ma la crescita delle uscite seguiva una tendenza maggiormente accentuata. Ciò indusse il Consiglio d'amministrazione a non distribuire dividendi agli azionisti, né nel 1915 né l'anno successivo. Si trattava di una misura cautelativa. Infatti i dati dell'esercizio erano positivi. Anche il bilancio del 1916 lo confermò[3]. I trasporti militari occupavano progressivamente l'attività della ferrovia. Le tariffe erano molto modiche, ma l'incrementato traffico determinò l'aumento degli introiti della ferrovia camuna[4]. D'altra parte, oltre le già ricordate, varie erano le cause determinanti maggiori spese: si dovevano considerare gli oneri derivanti dalle «maggiori partecipazioni dovute allo Stato e alla Provincia in conseguenza del maggior prodotto, [e i costi non indifferenti] per i maggiori noli passivi [e] per il noleggio di due locomotive» dalle Ferrovie dello Stato, il cui costo ammontava a 40 lire/giorno[5].

Agli inizi del 1917 si poteva registrare un fatto positivo. I traffici delle merci provenienti dalla Franchi-Gregorini[6] facevano scalo al porto di Pisogne. Ciò si era ottenuto «mercè opportuni accordi con la Società di Navigazione del Lago d'Iseo». Già in luglio però i toni si facevano preoccupati[7]. Le spese superavano gli introiti che, pure, registravano un incremento. Si prevedeva, dunque, un calo degli utili di poco più di 60 mila lire. I maggiori prodotti dipendevano, per 52.000 lire, dai trasporti militari e dagli aumenti tariffari. Peraltro le maggiori tariffe erano quasi integralmente assorbite dagli esborsi per il personale. In conseguenza degli

[2] VCAM, Vol. 5, 1° marzo 1915, pp. 178-180. L'utile netto registrato nel bilancio 1914 era di 251.058,40 lire. Il dividendo distribuito agli azionisti fu di 5 lire.

[3] Ibi, 12 marzo 1917, pp. 213-214. L'utile attestato era di 481.185,27 lire. In quell'occasione si decise di distribuire agli azionisti un dividendo di 10 lire. Nel contempo si deliberava di accantonare gli utili netti del 1914 e del 1915 (L 388.577,53) «a riserva straordinaria [...] ciò che appar[iva] prudente dato l'alto costo dei carboni».

[4] Ibi, 12 luglio 1916, p. 200. Nel primo semestre del 1918 i prodotti, confrontati con lo stesso periodo dell'anno precedente, aumentarono di L 940.000. RDEI, p 7: negli anni 1916 e 1917 i coefficienti di esercizio della Brescia-Iseo-Edolo furono, rispettivamente, dello 0,88 e dello 0,83.

[5] Ibi, 2 marzo 1916, p. 195.

[6] Ibi, 12 marzo 1917, p. 213. Si veda P. Ferri, *Grande industria e banca d'affari. L'emblematica vicenda del gruppo Franchi-Gregorini*, in *Maestri [...]* cit., pp. 102-103. Il 29 settembre 1916 era avvenuta la fusione tra La Franchi-Griffin e la Società Anonima Altiforni, Fonderie, Acciaierie e Ferriere G. Andra Gregorini. Si ebbe l'incorporazione della Franchi nella Gregorini, ma fu quest'ultima ad acquisire la maggioranza del capitale dell'azienda di Lovere. L'operazione si condusse sotto la direzione della Banca Commerciale Italiana. Si veda anche G. Gregorini, C. Facchini, *Onde d'acciaio. Lo stabilimento, Lovere e il lago: centocinquantanni di storia*, Gianico (BS), La Cittadina, 2006, pp. 68 e sgg.

[7] Ibi, 29 luglio 1917, p. 224. Gli esercizi sociali della rete camuna e della Soresina-Soncino, nel primo quadrimestre, avevano incassato 385.901,72 lire in più del corrispondente periodo del 1916. Tuttavia le spese superavano quelle dell'anno precedente di L 454191,78.

incrementati prodotti erano aumentate anche le quote di partecipazione reclamate dallo Stato e dalla Provincia.

Si faceva acutissimo il problema del combustibile. Esso incideva in grado crescente sui conti d'esercizio[8]. Di fronte alla carenza di carbone si usavano miscele di coke e di lignite. La Società «curò l'impianto di una fabbricazione di mattonelle, utilizzando i rifiuti delle camere da fuoco e il polverino del Cardiff degli stabilimenti industriali [...] serviti». Si cercò, inoltre, di avere «dal Comitato dei Combustibili Nazionali assegni di coke, di mattonelle e di buoni ligniti e si ridusse il numero dei treni ordinari». Non sfuggiva alla società che l'uso di surrogati del carbone di scarsa qualità contribuiva al deperimento delle locomotive, costituendo il futuro onere delle sostituzioni anticipate delle macchine usurate[9].

Infine i trasporti, che si facevano via via più frenetici, imponevano straordinari interventi di manutenzione. Sulla Iseo-Edolo si erano spese quattrocentomila lire, in particolare per sostituire le traverse.

Le testimonianze ci restituiscono una situazione sovrastata dalla totalizzante esigenza bellica. In particolare dagli ultimi mesi del 1917, la ferrovia camuna si poneva quale arteria di un complesso economico-militare finalizzato ad alimentare il fronte.

In quella drammatica temperie le Ferrovie dello Stato imposero una serie di limitazioni ai traffici che ebbero diretti effetti sulla Iseo-Edolo. Tutto ciò che non aveva attinenza con lo sforzo bellico perdeva importanza e doveva porsi in secondo piano. Da qui il divieto di effettuare trasporti in servizio cumulativo e il rifiuto di accettare talune merci. La SNFT si trovava a dover «restituire in breve tempo i carri utilizzati, nel mentre le merci si accatastavano negli stabilimenti e sui piazzali delle stazioni[10]». Si trattava di privilegiare i trasporti militari, di far fronte allo «sfollamento del porto di Genova» e all'approvvigionamento di carbone proveniente dalla Francia. La priorità assoluta era riconosciuta alle industrie ausiliarie dello sforzo bellico. I trasporti dovevano essere solleciti per questi stabilimenti[11]. Era il caso della Franchi Gregorini. Le esigenze della guerra andavano mutando il paesaggio camuno,

[8] Ibidem. Esso incideva, se confrontato con i dati dell'anno precedente, per 75.000 lire in più ogni mese.

[9] RDEI, p. 8.

[10] Ibidem. Gran parte dell'esposizione si riferisce a questa fonte.

[11] F. Carli, *Due anni e mezzo di economia di guerra nella nostra provincia*, in «Risveglio economico», 30 ottobre 1916 e 1° gennaio 1917. Dall'entrata in guerra dell'Italia si era aperto un periodo fiorente per l'attività manifatturiera. Le commesse statali alle industrie ausiliarie dello sforzo bellico fecero sì che gli operai occupati nel settore siderurgico e meccanico aumentassero da circa 12.000, degli inizi del 1914, ai 40.000 della fine del 1916. Le industrie della carta, il settore tessile, gli stabilimenti produttori di cementi e di calce, del cuoio e dei bottoni, al contrario, trovarono difficoltà a continuare la loro attività. Dall'inizio delle ostilità «le sospensioni di carico non si [contavano] più». Alla fine di novembre del 1918 grandi quantità di merci giacevano presso i magazzini: si trattava di materie prime che le industrie non ausiliarie non potevano ritirare e di manufatti che non erano in grado di spedire.

subordinando le economie locali allo sforzo bellico. La VII Armata costruì in Valle Camonica, lungo la linea ferroviaria,

> numerosi magazzini avanzati, parchi del Genio, a Ceto Cerveno depositi di munizioni, magazzini di viveri e di vestiari. A Cividate si installò un campo di aviazione, a Darfo e a Cogno magazzini viveri e parchi del Genio, a Ceto Cerveno depositi di munizioni con binario proprio di scarico, a Capo di Ponte Magazzini della Sussistenza con proprio binario in prolungamento del binario tronco della nostra stazione, a Borgo San Giovanni il V° Magazzino Avanzato del Genio ed il deposito del Genio Fortificazioni, a Paderno l'Officina del Genio Motoristi, tra Pisogne e Gratacasolo un deposito munizioni come pure a Sonico. A Iseo si fermò il 7° Reparto Mitraglieri come Deposito dell'Armata ed il 8° Genio vi costruì un piano caricatore smontabile e così pure a Cividate per le truppe in arrivo a quella stazione[12].

La necessità di costruire infrastrutture che mettessero in comunicazione direttamente il fronte con le retrovie, portò alla edificazione di una elettrovia che collegava Edolo con Vezza d'Oglio. Per far fronte al notevole aumento di traffico, si dovette ricorrere al personale del Genio, che affiancava gli agenti della SNFT nelle qualifiche di «macchinista, fuochista, accenditore, manovratore, frenatore, telegrafista». La Guidovia Camuna fu vittima di questo fervore bellico. Il suo armamento fu smantellato. Avrebbe dovuto essere utilizzato in una miniera di lignite. Non se ne fece nulla e, dopo aver iniziato a riposizionarlo, il Regio Commissariato Generale dei Combustibili Nazionali non continuò l'opera[13].

Nel 1918 i treni militari furono 1482, contro i 737 dell'anno precedente. «I movimenti più intensi si ebbero nel giugno 1918 per l'offensiva del Tonale e nei mesi di ottobre e novembre prima e dopo la grande vittoriosa battaglia di Vittorio Veneto. Tutti i [convogli erano] stati effettuati con locomotive delle F. S.[14]». L'aumento del traffico militare datava dal 1917. Nulla era accaduto in valle di «veramente notevole, nessuna azione militare avendo richiesto trasporti eccezionali». Nonostante ciò i prodotti della linea per il 1917 ammontavano a 5.022.260,29 lire. Quasi la metà di questa somma, L 2.271.041,72, derivava dai trasporti per l'esercito. Molto più dell'anno precedente[15]. Anche i trasporti ordinari si erano incrementati: si trattava di un traffico, il cui incremento era stato quantificato in circa mezzo milione di lire.

Anche in questo caso le spese si erano rivelate maggiori dell'esercizio dell'anno appena trascorso e gli utili erano risultati ridotti, sia pure di poco[16]. Nel 1917

---

[12] RDEI, p. 7

[13] ASPBs, b 896, *Guidovie diverse. Guidovia a vapore Lovere Cividate. Sistemazione delle linea a scartamento normale*. In una nota del 18 giugno 1919, l'Ufficio tecnico della Provincia di Brescia comunicava che l'armamento non era stato ricollocato

[14] IBI, 1918, pp 7-8.

[15] VCAM, Vol 5, p 234 Sulla rete camuna gli introiti per i trasporti militari erano stati inferiori, nel 1916, di L 957 256,27.

[16] IBIDEM Si era verificato un considerevole incremento delle spese (L. 1 338 921,77 più che nel 1918) I prezzi dei combustibili aumentavano in rapporto inverso alla loro qualità L'inevitabile cattivo funzionamento delle locomotive ne era la conseguenza diretta. Ciò aveva causato una

l'esercizio della Iseo-Rovato aveva registrato un prodotto tale da far scattare la partecipazione dello Stato. Ne era conseguita una passività di 46.654,51 lire. A rendere ulteriormente incerto il futuro, era giunta la deliberazione del Commissariato Combustibili Nazionali di ridurre le assegnazioni mensili di carburanti. La società era stata costretta a ridurre, dal 1° gennaio 1918, i propri servizi. Sulla Iseo-Edolo rimasero in esercizio due coppie di treni al giorno, in luogo delle tre precedenti. Tre erano le coppie sulla Brescia-Iseo e sulla Iseo-Rovato[17]. La società ottenne, inoltre, che una sola coppia di treni giornaliera passasse sul vecchio tragitto per Monterotondo. Le altre due furono istradate per Bornato. Si evitavano così le salite delle Valli Sorde e i relativi maggiori costi[18].

Nonostante queste condizioni, la SNFT poteva chiudere il bilancio 1917 con un utile netto di 468.998,51 lire e distribuire un dividendo azionario di 10 lire[19].

Come s'è già visto, fu il 1918 l'anno in cui si dispiegò in valle il massimo degli effetti della condizione di guerra[20]. Il conflitto concentrava le sue sorti nell'area del Tonale e dell'Adamello. In quell'anno si verificò un «considerevolissimo incremento del traffico di quelle [...] linee». Le linee Brescia-Iseo-Edolo e Iseo-Rovato avevano introitato 8.527.246,73 lire (3.504.986,44 lire in più rispetto al 1917). Il reddito chilometrico era di circa 70.0000 lire. I soli convogli militari produssero 5.755.107,99 lire. Essi diedero un gettito pari ai 2/3 del reddito complessivo, reddito per altro superiore di 3.460.000 lire di quello dell'anno precedente. I prodotti erano buoni, in buona parte, anche per il fatto che erano stati autorizzati notevoli aumenti tariffari. L'incremento tariffario sulle merci in genere fu del 100%. La crescita delle tariffe sulle merci trasportate in base a concessioni speciali fu del 150%.

Già dal periodo che accompagnò la fine della guerra si posero varie questioni alla Società Nazionale. Da un lato v'era la pesante eredità di spese che minacciavano di divenire strutturali e, dall'altro, le speranze che sembrava la pace nutrisse.

Innanzitutto il prezzo del carbone. Nel 1918 le spese per il combustibile superarono le 3.480.000 lire (1.380.000 lire più di quanto si spese nel 1917). Se ne consumarono 17.734 tonnellate (nel 1917 erano state 13.460). Il carbone pregiato Cardiff fu pagato alle Ferrovie dello Stato fino a L. 425 la tonnellata. Delle «pessime mattonelle» furono pagate 200 lire alla tonnellata. Tale combustibile, prevalentemente di qualità scadente, aveva provocato anche l'aumento del consumo. Ciò in particolare nella prima metà del '18, tra maggio e giugno.

---

maggior spesa di L 1 059 615,99 Inoltre, si dovevano considerare le partecipazioni dello Stato e della Provincia Al netto dell'incremento delle tariffe, esse costituivano un onere di L 70 408,29 Vi erano poi le retribuzioni al personale Da tutto ciò conseguiva il calo degli utili, che era stato di 4689,55 lire

[17] IBI, p 235

[18] RDEI, p 8.

[19] VCAM, Vol 5, 22 FEBBRAIO 1918 p 237.

[20] Per il seguito della trattazione si seguirà la relazione posta in allegato al verbale della seduta dell'8 marzo 1919 *Esercizi sociali rete di Valle Camonica*, in VCAM, Vol 5, pp. 256-260

l'incidenza dei carburanti sui dati dell'esercizio era determinante. Essi avevano gravato per L. 3.676.859,54, ragion per cui, nonostante il rilevante prodotto lordo, l'utile residuo si era ridotto a 553.581,62 lire.

Le locomotive prese a nolo dalle Ferrovie dello Stato consumavano un notevole quantità di combustibile. Si trattava di buone macchine che erano «di tipo adatto ma in condizioni di manutenzione non ottime». Del resto anche le locomotive sociali erano malridotte. Quindi, si rendevano necessarie frequenti fermate, per le necessarie riparazioni. Per cui si verificava il sottoutilizzo del materiale rotabile. Le locomotive sociali erano 15, ne erano state noleggiate 13 in vari periodi nel corso del conflitto. Le macchine della società percorsero 614.366 chilometri. Le locomotive delle Ferrovie dello Stato ne macinarono 141.962. Il costo del noleggio fu di 551.832,36 lire. Fu incrementata anche la spesa per le sostituzioni delle traverse. Se ne cambiarono 10.630, il loro prezzo unitario passò da 7 lire a 14, 37.

Il ricordato «istradamento [di una coppia di treni] per la via di Bornato, sopprimendo [...] il servizio Monterotondo-Iseo» aveva sollevato proteste. La società riteneva di dover assolutamente resistere: col Cardiff a 200 lire la tonnellata, e per servire un'utenza ridotta, non era proprio il caso.

Nel complesso di doveva prendere atto di oneri crescenti per il personale. A più riprese era stata concessa l'indennità di caro viveri. Si trattava di somme che avrebbero dovuto essere rimborsate alla società. In realtà esse giunsero con notevole ritardo e furono, in ogni caso, parziali: si registrava ancora un credito di L 200.000. Gli agenti della rete di Valcamonica si erano visti corrispondere, nel 1918, retribuzioni 1.356.933,26 lire, di queste, 466.578,52 lire per il solo caro viveri. «L'intensità del traffico e l'epidemia influenzale resero necessario l'utilizzo di personale in sussidio della Ferrovie dello Stato». Si trattava di personale molto costoso[21]. Si era rivelato più soddisfacente l'utilizzo di personale militare, in particolare quando si trattò di mantenere i collegamenti tra Cividate e Edolo.

Si doveva, oltre a ciò, considerare il servizio di navigazione gestito dalla Società Nazionale. Esso mostrava segni di crisi. Si era verificata una «notevole diminuzione [...] nel traffico del servizio lacuale». Il prodotto sulla «linea principale», Castro-Lovere-Pisogne, era stato inferiore di 171.000 lire, se raffrontato a quello del 1917: circa ¼ in meno; l'esercizio di gennaio e febbraio 1919 aveva già fatto registrare una passività di 60.000 lire. Aveva agito il complesso di difficoltà che si erano incontrate per servire lo scalo di Pisogne, dovute alla concorrenza della Società Loverese di Navigazione, in una con le maggiori esigenze della linea principale che avevano distolto i traffici dal molo pisognese. Si temeva che la futura entrata in servizio del pontile in Iseo, fortemente voluto dalla Società di Navigazione

[21] Ibi Le retribuzioni per questo personale sussidiario era le seguenti: capo stazione L 28,17 al giorno; aiuto applicato L 17,30, manovratore L 14,25.

Loverese[22], avrebbe arrecato ulteriori difficoltà. L'amministratore delegato riteneva si dovesse scongiurare l'eventualità che il traffico fosse del tutto sviato dallo scalo di Pisogne. Costituiva motivo di preoccupazione anche la questione delle partecipazioni ai prodotti della Provincia e dello Stato[23]. Si sarebbe aperto un contenzioso con l' amministrazione provinciale intorno alla quota di partecipazione ai prodotti. La società pensava di non dover riconoscere alcun incremento, in quanto l'aumento degli introiti lordi era determinato dall'aumento di tariffe, concesso quale rimborso degli oneri derivanti dalle norme sull'equo trattamento del personale e per il crescente costo dei combustibili.

Nel clima di incertezza determinato dalla fine della guerra, si potevano intravedere, a giudizio del Consiglio d'amministrazione della Società Nazionale, taluni aspetti positivi. Si riteneva che il fervore industriale indotto dal conflitto avesse possibilità concrete di continuare, sia pure in forme diverse. Anche nel dopoguerra si ravvisavano buone prospettive per i trasporti. Numerosissime erano state le industrie sorte durante la guerra; altre durante il conflitto avevano incrementato le loro dimensioni. Nel 1918 si erano effettuati «7297 treni merci ordinari e facoltativi (nel 1917 erano stati 5627)», si erano trasportate merci per più di 2 milioni 225.000 tonnellate. Ciò, nonostante gli inconvenienti e gli ostacoli imposti dal traffico militare. Vi erano motivi di speranza anche per il fatto che la fine del conflitto non aveva fatto venir meno i progetti di ampliamento della stazione di Forno d'Allione, «in servizio dei forni elettrici colà impiantati». Non erano state bloccate neppure le pratiche per la costruzione del binario di raccordo con la Metallurgica Tempini, né per quello destinato a collegare la linea con lo stabilimento Franchi Gregorini di Marone, «per il servizio di cave di dolomite e di una fornace di materiali refrattari[24]». Il direttore dell'esercizio aggiungeva altri particolari alle valutazioni dell'amministratore delegato. La Franchi Gregorini, oltre allo stabilimento di Marone «per la produzione della dolomite e la fabbricazione di mattoni, a Pisogne [avrebbe impiantato] nuovi forni per lo sfruttamento di quelle miniere di ferro, a Forno Allione [avrebbe costruito] a sue spese una nuova stazione per il servizio del suo stabilimento». Un indice dell'intensità del traffico era dato dal «movimento nei binari raccordati, che salì nel 1918 a n° 21.967 carri, con un prodotto per tasse di manovra ecc. di oltre L. 400.000[25]».

La tabella che segue, che riporta i dati contenuti nella relazione del direttore dell'esercizio, illustra l'evoluzione dei trasporti merci. Il picco del 1918 è l'evidente

[22] Così il direttore dell'esercizio, RDEI, p 9 «La Società di Navigazione insiste[va] per ottenere la concessione per la costruzione del pontile di un raccordo a Iseo per staccare dalla Iseo Pisogne tutto il traffico diretto a Lovere»

[23] *Esercizi sociali rete* [...] cit Nel 1918 la somma versata, a questo titolo, allo Stato e alla Provincia ammontava a 1 106 963,84 lire (oltre a 718 618 lire che la Provincia già incassava e su cui era in corso una causa arbitrale)

[24] Ibi

[25] RDEI, p 9

conseguenza del traffico militare. Si coglie il riflusso degli anni '21-'22 (mancano i dati riferiti al 1920), mentre dal 1923 il traffico si collocava sui livelli d'anteguerra.

	n° treni[26] merci	n° carri	composizione media dei treni (n° carri)	Merci trasportate (tonnellate)	carico medio per treno (tonnellate)
1917	5672	81553	14	1 457 127	257
1918	7297	134633	18	2 288 821	314
1919	5292	88387	18	1 570 507	297
1920	4075	67307	17		
1921	4328	87085	16	1 143 601	264
1922	4989	77028	18	1 280 197	258
1923	5091	87211	17	1 428 646	280
1924	5228	90052	17	1 525 261	292
1925	5847	101717	18	1 789 178	317

Peraltro i trasporti militari non cessarono con la conclusione del conflitto. Per tutto il 1919 furono organizzate tradotte giornaliere e dal gennaio fu accordato, fino alla fine d'anno, un aumento delle tariffe per questo tipo di trasporti: da 20 lire per treno/chilometro a 26.

La guerra aveva colto la Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie in una condizione evolutiva. Si stavano operando delle scelte strategiche. Si trattava di collegare il bacino del lago e la Valle Camonica con l'area cremonese. Il primo passo era stato fatto con la Iseo-Rovato. Nel novembre del '14 entrava in esercizio la Soresina-Soncino. Un anno prima vi era stata l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio della linea Soresina-Sesto-Cremona. Linea che sarà completata nel gennaio del 1926, collegando Soresina con Cremona (Porta Milano)[27]. Si completava così la *rete cremonese*. Altra scelta strategica che maturò nel torno d'anni bellico fu l'abbandono della gestione delle tranvie cremonesi e parmensi[28].

[26] IBIDEM.
[27] D. OGLIARI, *La navigazione sui laghi [...]* cit., pp. 157 e 188.
[28] VCAM, Vol. 5, 5 marzo 1920, pp. 275-276. L'amministratore delegato osservava che si era ottenuto un utile nell'esercizio 1919 per il fatto che ci si è liberati in tempo di esercizi tranviari.

Quali erano stati i danni che la rete camuna aveva subito durante il conflitto? La Società svolgeva nel 1919 delle valutazioni[29]. Le strutture non erano state danneggiate dalle azioni belliche. Si trattava di «rifare le chiusure delle stazioni [...] demolite dalle truppe per facilitare gli scarichi», per un costo di 40.000 lire. L'armamento aveva sopportato un traffico bellico di circa 7 milioni di tonnellate. Presentava evidenti segni di logoramento. Si sarebbero dovute investire L 1.138.504. Più complesso era il calcolo dei danni subiti dal materiale rotabile. Durante il conflitto non si erano potute riparare adeguatamente locomotive e carri. Quelle riparazioni che si poterono fare comportavano dei costi elevati, se confrontate al periodo prebellico. Risultavano fuori servizio 7 locomotive, 7 veicoli e 11 carrozze. Nel 1918 e nel 1919 si dovettero noleggiare dalle Ferrovie dello Stato 7 locomotive. I danni al materiale mobile ammontavano, nelle stime della Società, a 867.500 lire. Vi era poi il capitolo della diminuzione di reddito. Esso derivava dalla diminuzione del traffico passeggeri, oltre che dalle maggiori spese di manutenzione e per il noleggio delle locomotive. I danni arrecati dalla guerra erano valutati complessivamente in 2.314.939 lire.

Il dopoguerra poneva, dunque, delle questioni urgenti ed ineludibili, tali da determinare i caratteri del servizio fornito dalle reti ferroviarie sociali. Non mutò nell'immediato la situazione degli approvvigionamenti di combustibile. La carenza di carbone e i suoi alti costi, assieme all'uso di combustibili alternativi, continuarono a caratterizzare la situazione per alcuni anni. In conseguenza delle difficoltà incontrate nell'approvvigionamento di combustibile la società soppresse delle corse e aumentò il prezzo dei biglietti. La situazione era tale da attenuare le speranze in un futuro positivo che la Società Nazionale aveva nutrite[30].

Si diceva del prezzo del carbone. La difficoltà di approvvigionamento sono confermate da uno scambio tra il Circolo di Verona dell'Ufficio Speciale delle Ferrovie e la Deputazione provinciale di Brescia del luglio 1919. L'impegno profuso dal governo non aveva raggiunto lo scopo. Le ferrovie, come del resto le tranvie, non potevano essere rifornite con assegnazioni governative. Da aprile le forniture furono ridotte per cessare completamente nel mese di giugno. Le società si sarebbero dunque dovute rivolgere al mercato. In aprile la Società Nazionale aveva ottenuto l'assegnazione di 224 tonnellate di carbone e ne aveva ricevute, quale acconto, le prime 50[31]. Le forniture di carbone erano centellinate. Ad aggravare la situazione

[29] ASNTFMI, b 224/16 *Ministero delle Terre Liberate; Roma. Elementi per la valutazione dei danni prodotti dalla guerra. 1919.*
[30] E. BORRUSO, *Struttura produttiva e gruppi imprenditoriali...*in *Maestri e imprenditori [...]* cit. pp. 81-83. Si pensava che, adeguatamente condotta, l'economia nazionale avrebbe potuto mantenere e rafforzare la spinta che il conflitto aveva impresso alla produzione. Tale era la convinzione nutrita anche dal gruppo dirigente della Camera di Commercio di Brescia, almeno fino ai primi anni Venti.
[31] ASPBs, b. 844, *Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo. Esercizio della linea. Provvista di carbone, legne, ligniti ecc. ecc.* Telegramma del Commissario ai Carboni alla Deputazione provinciale di Brescia, 29 aprile 1919.

erano le difficoltà di trasporto. Le Ferrovie dello Stato non erano in grado di fornire tutti i carri necessari alla bisogna[32]. L'amministrazione provinciale era chiamata a sollecitare chi di dovere al fine di garantire la continuità del servizio[33]. Anche i parlamentari bresciani furono coinvolti. L'On Carlo Bonardi utilizzò i suoi buoni uffici con qualche risultato[34].

In luglio pareva di intravedere la svolta. La Società comunicava alla Provincia che non vi erano più problemi: potendosi essa approvvigionare «al libero commercio[35]». Tuttavia in ottobre la situazione non era per nulla normalizzata. Innanzitutto, si doveva ricorre spesso alla legna. Inoltre, col permanere dell'alto prezzo del carbone, perdurava il grave inconveniente della scarsa disponibilità dei carri delle Ferrovie di Stato. A causa di tutto ciò, era la considerazione della società, già da tempo si era dovuto «sospendere l'accettazione di trasporti in servizio cumulativo con grave danno per il commercio di queste plaghe[36]».

Non si era trattato solo della soppressione di treni merci. In continuità con il periodo bellico, il servizio di trasporto passeggeri non aveva raggiunto standard normali. I collegamenti tra Brescia e Edolo, che immediatamente dopo la fine del conflitto erano affidati a tre coppie di treni, furono ulteriormente ridotti. Nel febbraio del 1920 il Circolo di Verona dell'Ufficio Speciale Ferrovie ingiungeva «a tutte le ferrovie e tranvie a vapore e servizi di navigazione», in considerazione della «grave crisi carbonifera che impone[va] la massima economia del combustibile», di proporre un piano di riduzione dei servizi che entrasse in vigore dal 1° di marzo. La Società sollecitamente soppresse la terza coppia di treni lungo la Brescia-Iseo-Edolo.

La riduzione delle corse e la mancanza di vagoni diedero la stura a polemiche e recriminazioni che coinvolsero i comuni che fruivano della Iseo-Edolo. Ad esempio si temeva la chiusura degli stabilimenti, con la conseguente perdita di posti di lavoro, qualora non fossero stati reperiti dei vagoni onde fra fronte ai bisogni degli

[32] IBI, lettera della Società nazionale di ferrovie e Tranvie alla Deputazione provinciale di Brescia, 2 febbraio 1920. La SNFT si rivolgeva alla Deputazione in toni drammatici: «la minacciata sospensione del servizio su questa Ferrovia fu scongiurata grazie all'arrivo di 200 tonnellate di mattonelle che da tempo avevamo ordinato alla ditta Millosevich di Venezia. Presto ultimata però tale scorta ci [si sarebbe trovati] nelle medesime critiche condizioni se non [fosse giunta] la fornitura di 300 tonnellate di carbone ordinate fin da novembre scorso alla Ditta Scotto di Savona, la quale non [aveva] potuto ancora eseguire le spedizioni per mancata assegnazione dei carri occorrenti».

[33] IBI, l'11 febbraio 1920 la Deputazione provinciale di Brescia era invitata a far pressione attinché la Divisione del Movimento delle Ferrovie dello Stato di Torino concedesse tutti carri per il trasporto di 250 Tonnellate di carbone. Le Ferrovie dello Stato di Brescia avrebbero potuto fornire del combustibile proveniente dal loro deposito locale, come anticipo sulle assegnazioni destinate alla Società Nazionale.

[34] IBI. Si veda il breve carteggio del Bonardi con la Deputazione provinciale di Brescia.

[35] IBI, Lettera del 15 luglio 1920.

[36] IBI, Lettera della SNFT alla Deputazione provinciale di Brescia, 10 0ttobre 1920. Si veda qui anche lo scambio epistolare tra l'amministrazione provinciale e la direzione delle Ferrovie dello Stato dell'ottobre 1920.

stabilimenti[37]; si protestava per le enormi difficoltà incontrate dai trasporti bestiame che arrecavano gravi danni ai «mandriani della convalle di Saviore», costretti a passare sui convogli, con i loro animali «10–12-14 ore con relative manovre ad ogni stazione[38]».

Il 1920 fu ***annus horribilis*** per la società concessionaria della ferrovia camuna. Oltre allo sciopero che bloccò le comunicazioni con la valle per più di due mesi, di cui parleremo nel prossimo capitolo, in quell'anno si acuirono le critiche alla gestione del servizio ferroviario. Allora, e negli anni seguenti, fu posto il problema della revoca della concessione alla Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie.

Guglielmo Ghislandi si fece portavoce dell'umore polemico dell'opinione pubblica. In consigliere provinciale[39], assieme ad altri, sollevò il tema del disservizio ferroviario in Valle Camonica nella seduta del 29 dicembre 1920[40]. Egli ribadiva la richiesta che la Società Nazionale ponesse in servizio almeno tre coppie di treni ascendenti e discendenti entro il mese di febbraio.

Era l'occasione per dare voce alle critiche ad un servizio che era definito «indecente». Non v'era, assicurava il Ghislandi, ferrovia nei cui «vagoni [...] quando piove bisogna aprire l'ombrello; [...] dove l'illuminazione [era] tale che nella mattina di oggi stesso un collega [aveva] dovuto portarsi il suo bravo moccolo in tasca per poter leggere certi appunti che aveva con sé[41]». I mezzi e il materiale erano in condizioni pessime. La Società aveva dilatato gli orari in misura tale da poter ritardare le corse a suo arbitrio. Un tempo si andava da Brescia a Breno in tre ore. Gli orari prevedevano 4 ore o 4 e mezza. In realtà se ne impiegavano 5 o 6, «c'è stato perfino un treno ascendente di passeggeri che si è fermato alla stazione di Iseo un'ora e mezza, in attesa di un treno discendente con legna per alimentare la macchina!». Le due coppie di treni giornaliere non erano sufficienti. Gli abitanti dell'Alta Valle erano costretti a passare la notte a Edolo, in attesa di poter prendere il treno del mattino per Brescia. Un convoglio che partisse alla 10 del mattino avrebbe ovviato a tale inconveniente. Coloro che, dai comuni dell'estremo nord della Valcamonica, si recassero nelle condizioni attuali nel capoluogo amministrativo di Breno avrebbero sprecato due giorni[42].

[37] ASPBs, b. 844, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Esercizio della linea. Reclami diversi*. Il 21 dicembre 1920, 38 «operai alle dipendenza della Spett. Ditta Bianchi Pietro e Fratelli Mattarelli di Edolo» scrivevano alla Deputazione provinciale di Brescia: «essendo loro stato comunicato [...] gli otto giorni per licenziamento e ciò per [la] assoluta mancanza dei vagoni occorrenti per la spedizione della merce lavorata». La ditta era disposta a riassumerli, «qualora le fossero assegnati i vagoni».

[38] IBI, *Trasporto bestiame*. Lettera del veterinario Consorziale di Cedegolo alla Deputazione provinciale di Brescia, 29 settembre 1919.

[39] Sulla figura del Ghislandi si veda M. FRANZINELLI, *Democrazia e socialismo in Valcamonica: la vita e l' opera di Guglielmo Ghislandi*, Circolo culturale Guglielmo Ghislandi, Esine, Tipografia Valgrigna, 1985.

[40] CP, 1920, 29 dicembre, pp. 524-533.

[41] IBI, p. 527.

[42] IBIDEM.

Il disservizio si ripercuoteva sul rifornimento di derrate alimentari: «in valle di Saviore, ad esempio, manca[va] la melica, mentre a Brescia se ne distribui[va] a volontà». Gravi erano anche i danni arrecati alle industrie[43]. Ghislandi affermava che l'emergenza carbonifera era terminata. Non v'erano, dunque, giustificazioni per il disservizio denunciato. La Società Nazionale metteva a disposizione treni passeggeri che facevano anche servizio di trasporto merci. Da qui i ritardi. I rari turisti restavano, dopo una prima esperienza, delusi e non mettevano più piede in valle. Se la SNFT non era in grado di fornire un servizio accettabile, si facesse da parte. La Provincia, a giudizio del consigliere, non doveva temere di gestire direttamente la linea. L'esercizio avrebbe dato utili. In particolare se si fosse elettrificata la ferrovia camuna[44]. L'elettrificazione, inoltre, avrebbe facilitato la soluzione del, «problema della ferrovia fino a Ponte di Legno e da Ponte di Legno fino a Malè [45]». In ogni caso, l'amministrazione provinciale avrebbe trovato agevolmente altre società, attratte dal sicuro affare, a cui concedere il servizio. non si trattava di voce isolata. Il 1° novembre si era tenuto un incontro degli enti locali che avevano approvato un ordine del giorno che fu fatto proprio dai consigli comunali della valle e della riviera sebina. Vi si trovavano le stesse considerazioni svolte dal Ghislandi e le stesse richieste.

Le lamentele circa i forti incrementi delle tariffe che gravavano sui trasporti merci erano fondate. Dal 1° maggio 1920 era stata aumentata la tassa di manovra sui binari degli stabilimenti raccordati alla ferrovia. Dal 13 luglio si era verificato un aumento dell'80% sui trasporti merci. Si era, nel corso di quell'anno, istituita la tassa per «l'utilizzazione del materiale di L. 10 per ogni spedizione e carro completo». Infine, a decorrere dal 18 novembre, vi era stato un ulteriore incremento del 120% delle tariffe del trasporto merci[46]. L'esercizio ferroviario dell'anno 1921 aveva risentito di tali rincari tariffari. I prodotti complessivi dell'esercizio della rete camuna furono di 6.014.645,72 lire, «di cui soltanto L. 1.561.156,79 [..] dovuti ai prezzi base, mentre L. 4.453.488,93 [erano] da attribuirsi agli aumenti di tariffe[47]».

Nel corso del 1921 erano venute in gran parte meno le giustificazioni addotte per la contrazione del servizio ferroviario. Il carbone che, nei primi 9 mesi del '21, incise sulle spese totali di esercizio per il 40,9%, costava 580 lire la tonnellata. Alla stessa epoca la Società Nazionale aveva in magazzino combustibile che aveva acquistato a L 624,35 la tonnellata. Gradatamente, il prezzo continuò a diminuire. Agli inizi del '22 il «prezzo di consegna ai transiti alpini» del minerale proveniente dalla Germania era di 165 lire la tonnellata[48].

[43] Ivi, p. 528
[44] Ivi, p. 530
[45] Ivi, p. 531
[46] VCAM, Vol. 5, 26 novembre 1920, p. 297
[47] Ivi, 14 gennaio 1922, p. 315
[48] IBIDEM, pp. 316-317. Nel 1921 il consumo dei combustibili era stato il seguente, in tonnellate: carbon fossile (inglese, americano, tedesco) 4092,764, Lignite 911,610, Legna da ardere

Nel corso del 1922 al contenzioso tra gli enti locali e la Società Nazionale si aggiunse la questione della linea Brescia-Iseo[49]. Il comune di Iseo approvò il 10 gennaio un ordine del giorno indirizzato la Ministero dei Lavori Pubblici. In esso si lamentava l'aumento delle tariffe passeggeri sulla linea di circa otto volte. Inoltre, non era stata ripristinata la seconda coppia di treni sul tratto Iseo-Brescia, per Monterotondo. Si imponeva il ripristino delle tariffe sociali e del numero di coppie di treni d'anteguerra. La petizione raccolse l'adesione dell'opinione pubblica e anche la Camera di Commercio di Brescia la condivise. La Deputazione provinciale ribadiva le richieste al ministero il 9 febbraio.

L'aumento dei biglietti sulla Brescia-Iseo era inevitabile e, per conseguenza, le richieste avanzate dagli enti locali era inaccettabile. Tale era la considerazione che il ministero svolgeva nella risposta alla Deputazione, il 22 dello stesso mese. Dal 1° gennaio le Ferrovie dello Stato erano state autorizzate ad abolire il regime tariffario economico. La Brescia-Iseo era linea statale gestita da un società privata. Sarebbe stato assurdo non applicarvi le norme valide per le ferrovie statali. La motivazione di tale atto doloroso risiedeva in una cogenza economica ineludibile. Il servizio ferroviario nazionale e locale presentava gravissimi disavanzi: si imponeva di «ripristinare le normali condizioni di mercato nella industria dei trasporti».

Giuseppe Ottone, amministratore delegato della SNFT, scrivendo alla Deputazione bresciana, svolgeva valutazioni analoghe. La concessione della Iseo-Edolo si era rivelata un «disgraziato affare». Aggravato dall'assunzione della Brescia-Iseo. Quest'ultima era unanimemente ritenuta «la pessima delle linee di Stato, in condizioni altimetriche, planimetriche e d'armamento incompatibili col desiderato allacciamento all'arteria Milano-Venezia della linea di Valle Camonica». Si era trattato da subito di un pesante onere per la Società. Il fatto fondamentale, e negativo, era costituito dal tracciato e dall'esiguo armamento, «inferiore a quello di una modesta tranvia (rotaie da Kg. 21 !!)». Non in grado di accogliere il traffico proveniente dalle Ferrovie dello Stato. Fino all'assunzione da parte della SNFT della linea si utilizzavano delle piccole locomotive che «nella salita di Monterotondo non rimorchiavano che due volte il proprio peso». A poco servì che la società facesse «costruire un apposito tipo di locomotiva Mallet compound a due carrelli». Si era in seguito costruita la Iseo-Rovato, allacciata alla Brescia-Iseo fra Paderno e Bornato. Dove fu rafforzato l'armamento. L'abbandono del tratto passante per Monterotondo era nell'ordine delle cose. La scoppio della guerra rimandò la determinazione. Si poneva ora, semmai, di affrontare la questione della soppressione di una linea obsoleta che, inoltre, serviva una ridottissima utenza.

1857,266. In totale 6831,630 tonnellate. Comparandola «al carbone fossile», cioè valutandone la capacità energetica, la legna da ardere aveva «un prezzo medio di L. 619,12 per tonnellata».
[49] Per quanto segue la documentazione è tratta da ASPBs, b. 844, *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Esercizio* [...] cit.

L'amministratore delegato della Società Nazionale Ferrovie e Tranvie trattava anche della fondamentale difformità delle due linee: la Brescia-Iseo e la Iseo-Edolo. Difformità derivante dall'origine eminentemente *politica* del primo tratto. Era prevalsa la convinzione che Brescia dovesse attirare un flusso sostanziato dagli apporti economici della provincia. Di tutta la provincia e anche di una sua importante frazione, rappresentata dalla valle dell'Oglio. Per raggiungere comunque questo obiettivo erano stati ignorati quegli interventi, tecnici e strutturali, che avrebbero evitato la rapida obsolescenza della ferrovia zanardelliana.

Nell'immediato dopoguerra si pose, tra gli altri, anche il problema del trasporto lacustre. La Società Nazionale eserciva il traffico delle merci tra Castro, Lovere e Pisogne. Si trattava di un servizio che la Società aveva in qualche modo subito, la cui gestione era, per lo più, passiva. Lo imponeva la necessità di scongiurare, per quanto possibile, che i trasporti lacustri fossero egemonizzati dalla Società Loverese di Navigazione, la quale contribuiva ad alimentare lo scalo di Paratico e la linea Paratico-Palazzolo. Più volte, nel corso degli anni, si era cercato l'accordo. Accordo che non era stato raggiunto a causa delle richieste della società loverese, ritenute inaccettabili, e dalla volontà da questa affermata di far capo a Paratico[50]. Nonostante le difficoltà si era giunti infine ad un accordo, entrato in vigore il 31 dicembre 1920. La convenzione fu ufficializzata il successivo 20 gennaio. La Società di Navigazione entrava in possesso del rimorchiatore Nina, del battello Pisogne, di 7 chiatte in legno, della portata di due carri ognuna, oltre che del pontile di raccordo di Pisogne[51]. Per la cessione del servizio e dei natanti la SNFT ricevette 130.000 lire[52].

Anche quell'anno si constatò un notevole disavanzo nell'esercizio di navigazione Castro-Lovere-Pisogne: a fronte di prodotti che ammontavano a 12.435,69 lire, le spese accertate erano sei volte superiori (75.279,36 lire). Con l'atto sottoscritto la società concessionaria della ferrovia si disimpegnava dalla navigazione sul Sebino. La Società Nazionale rinunciava formalmente a svolgere il servizio passeggeri, che fu soppresso dal 1° luglio 1921. Dall'inizio di quell'anno la Navigazione si era assunta il compito di trasportare le merci[53]. Dal 1 novembre 1922 entrava in esercizio un pontile mobile a Iseo, raccordato con la ferrovia tramite un binario costruito dal Genio Civile[54].

[50] VCAM, Vol. 4, 21 gennaio 1907, p. 181. Il presidente della SNFT informava il consiglio d'amministrazione che, causa le eccessive pretese della controparte, non si era raggiunto alcun accordo. Nella seduta del 25 giugno, (IBI, p. 273) dell'anno successivo si certificava un altro fallimento. Il 5 marzo (IBI, p. 278) l'amministratore delegato rilevava che i prodotti del servizio di navigazione erano «come al solito» inferiori alle spese. Si stava trattando per cedere la gestione alla Società di Navigazione sul Lago d'Iseo, «purché [venisse] assicurato il traffico al porto di Pisogne».
[51] F. OGLIARI, *La navigazione sui laghi* [...] cit., p. 171-175.
[52] VCAM, Vol. 5, 28 novembre 1920, p. 300.
[53] IBI, p. 317.
[54] IBI, 16 novembre 1922, pp. 345-346.

La convenzione si collocava in una temperie in cui la navigazione era al centro delle preoccupazioni delle popolazioni rivierasche. Nei mesi precedenti l'accordo, tra la Società Nazionale e la Società di Navigazione, si erano verificate delle situazioni che parevano preludere alla fine del servizio di trasporti sul lago. Nell'estate del 1920 fu palese la volontà della Società di Navigazione di cedere i natanti utilizzati per il servizio merci alla Franchi-Gregorini[55]. All'opinione pubblica locale ciò appariva contraddittorio. Come spiegare il fatto che proprio il trasporto delle merci, di cui ci si voleva sbarazzare, era in ottime condizioni, essendo la sua gestione in attivo? Era, infatti, la gestione dei trasporti passeggeri che versava in condizioni molto critiche. Essa appariva danneggiata, oltre che dall'alto costo del carburante, dall'entrata in vigore delle norme sull'equo trattamento del personale.

In effetti, la Società di Navigazione aveva tentato di sbarazzarsi dei mezzi utilizzati per i passeggeri. Verificata impraticabile tale via, la cessione dei natanti per le merci alla Franchi Gregorini, era da più parti interpretata alla stregua di una surrettizia riproposizione degli stessi intenti. Il mantenimento di un servizio strutturalmente deficitario avrebbe condotto, con la forza cogente delle attestazioni contabili, alla conclusione che si doveva porre fine ai trasporti lacustri. Si trattava di un episodio della vita tormentata della navigazione. Esso fu superato e il trasporto dei passeggeri sarà in seguito ripreso.

Torneremo sulla vicenda per il suo aspetto sindacale. Per ora pare opportuno mettere in risalto la questione dei trasporti delle merci sul lago, in quanto essa mostra una delle preoccupazioni nutrite dalla dirigenza della SNFT: la cura di attrarre sulla linea camuna i trasporti degli stabilimenti locali e, in particolare, di quelli provenienti dalle acciaierie della Franchi-Gregorini di Castro.

Nel contratto stipulato tra la Società Nazionale e la Società di Navigazione si stabiliva che allo scalo di Pisogne sarebbero dovute essere conferite 30.000 tonnellate di merci. La determinazione della cifra conseguiva dalla comune constatazione che tale era il livello medio dei traffici d'anteguerra, mantenuto negli anni postbellici, «escludendosi dal conteggio le merci da e per il nord di Pisogne e quelle da e per i costruendi Stabilimenti di Marone e Pisogne della Società Franchi e Gregorini[56]». Nel primo semestre del 1921 la mole dei trasporti gestiti dalla Navigazione si incrementò. In seguito le condizioni peggiorarono drasticamente, «la caduta si verificò *in tronco*[57] col luglio 1921, e nel periodo successivo fino al

[55] Lo denunciava Guido Novali, sindaco di Iseo, dalle colonne de «La Provincia di Brescia» del 24 giugno 1920.
[56] ASNFTI b. 25, *Impresa Sebina di Navigazione. B) Corrispondenza dal 1921 al 1924*. Memorandum sul Servizio di Navigazione sul Lago d'Iseo, allegato alla lettera della direzione SNFT di Iseo allo direzione centrale di Roma, 5 febbraio 1923, p. 1. Si trattava di una decisone raggiunta nel «convegno» svoltosi a Brescia a il 12 aprile 1919, alla presenza del presidente della Società di Navigazione sul Sebino, Bernardo Sina, del direttore dell'esercizio SNFT di Iseo Ranieri Tenti e dell'amministratore delegato della Franchi-Gregorini, Attilio Franchi.
[57] Corsivo nell'originale.

dicembre 1922 non solo non vi [fu] nessun accenno di seria ripresa, ma la discesa continu[ò], ed al 31 dicembre 1922 il movimento allo scalo lacuale di Pisogne [era] praticamente nullo, essendosi ridotte a meno di 1/30 di quello esistente al gennaio 1921[58]».

Si poteva invocare la crisi del dopoguerra, che aveva raggiunto il suo apice nell'inverno del 1921? Le condizioni economiche locali erano state ulteriormente danneggiate a causa della «deficienza di energia elettrica dovuta alla persistente siccità[59]». Del resto, lo stesso traffico di merci della ferrovia camuna non ne aveva risentito in grado notevole? Invero, l'osservazione dei dati ferroviari suggeriva altre conclusioni. Si era verificata una consistente depressione tra giugno-luglio del 1921 e il febbraio successivo. Tuttavia, si potevano fare due considerazioni: non si era verificato un calo simile, per brevità e intensità, al repentino crollo verificatosi presso lo scalo pisognese. Il trasporto ferroviario, dal marzo 1922, si era andato incrementando gradatamente fino a raggiungere, in ottobre, la mole di traffico del gennaio 1921. Nulla di simile si era verificato a Pisogne[60].

La Società Nazionale individuava la fonte del decremento del traffico lacustre di merci indirizzate a Pisogne nel fatto che, consapevolmente, la Società di Navigazione disattendeva agli obblighi contrattuali. La Franchi Gregorini inviava attraverso lo scalo di Paratico le merci che pure si era impegnata a far passare per Pisogne[61]. Si trattava dei «ferri-acciai» dello stabilimento di Lovere e «di gesso della Società "Gessi Caolini" di Lovere, trasporti che [erano] sulla media dei venti carri per giorno (12 di ferri-acciai e 8 di gesso)» per complessive 96.400 Tonnellate annuali. Il traffico che passava per le acque del Sebino non era diminuito. Esso era ben superiore alle 30.000 tonnellate. Semplicemente: aveva cambiato percorso. Ci si trovava

> di fronte ad uno spostamento di traffico, e tale spostamento [era] dovuto all'azione della "Società di Navigazione", la quale, restata l'unico vettore sul Lago d'Iseo, [aveva] seguito il suo interesse che la chiamò ad effettuare i trasporti per la via di maggior percorso lacuale Lovere-Paratico, ed [aveva] spinto il suo interesse in tal senso fino a stornare dalla Ferrovia Iseo-Edolo i trasporti delle Ditte Tempini e Corna di Pisogne, le quali, anziché spedire i loro gessi, calce, ecc. alla stazione di Pisogne, carica[va]no la loro merce su carri che la "Navigazione" accosta[va] con le chiatte a Gòvine[62]

[58] IBI, p. 3. Nel 1921 furono condotte allo scalo di Pisogne 25.769 tonnellate di merci. Si trattava di un quantitativo molto prossimo a quello previsto dalla convenzione. Nel 1922 le merci ammontarono solo a 3802 tonnellate, riducendosi dell'85%.

[59] IBI, p. 5.

[60] IBI, pp. 5-6.

[61] IBI, pp. 6-7: «I trasporti fra gli Stabilimenti della Società Franchi e Gregorini di Borgo S. Giovanni (Brescia) e di Castro (Lovere), [erano] instradati tutti per la via Brescia-Paratico, precorrendo cioè le linee delle Ferrovie dello Stato Brescia-Rovato-Palazzolo-Paratico e la via lacuale Paratico-Castro, mentre la via normale istradamento [era] quella di Iseo-Pisogne».

[62] IBI, pp. 7-6.

Alla fine si trovò una composizione[63] che, tuttavia, non resse. La Navigazione continuava a non conferire la quota di merci per la quale si era impegnata. A testimoniare di un rapporto quanto meno conflittuale tra la Società Nazionale e la Navigazione, nel 1926 l'amministratore delegato comunicava al Consiglio che era in corso un'agitazione degli industriali bresciani «per ottenere il ripristino dell'esercizio del pontile d'Iseo, il cui esercizio è stato soppresso dalla Società di Navigazione di quel Lago[64]». Egli riteneva sarebbe stato necessario sollecitare il Governo, e la Società di Navigazione, a restituire il servizio a suo tempo ceduto. Si apriva così un lungo contenzioso che si trascinò fina alla metà del decennio successivo. La SNFT era divenuta creditrice nei confronti della società di Lovere, in ragione del «mancato minimo tonnellaggio garantito ai pontili di Pisogne ed Iseo». Agli inizi degli anni Trenta la somma dovuta dalla Navigazione ammontava a L 417.660[65]. La Società Nazionale la citò presso il tribunale di Brescia, «per la mancata consegna ai pontili di 30.000 tonnellate minime garantite in contratto[66]». La causa si chiuse nel 1934 con il pagamento da parte della Navigazione di L 185.000, più 12.000 per le spese legali[67].

Si esauriva in tal modo la possibilità di organizzare un'utile connessione tra il trasporto su ferro e quello su acqua nello specchio del lago.

[63] IBI, ASNFTI b. 25. Il 29 novembre la Direzione centrale della Società Nazionale comunicava alla Direzione di Iseo che era stata siglata una «addizionale alla convenzione» del 1921, con la Società Loverese di Navigazione sul lago d'Iseo.

[64] VCAM, Vol. 6, 11 dicembre 1926, pp. 53-54.

[65] IBI, 27 novembre 1931, p. 163.

[66] IBI, 10 marzo 1932, p. 183.

[67] IBI, 11 marzo 1934, p. 212.

10

Lo sciopero del 1920 e il biennio rosso ferroviario

Le aziende ferroviarie, la Società Nazionale come le altre, a cominciare da quella dello Stato, presentavano taluni aspetti decisamente innovativi nel contesto delle industrie in cui si andava concentrando la gran parte dei lavoratori. Non erano le dimensioni o il numero dei dipendenti a costituire la novità: nel corso di tutta la nostra storia gli agenti della SNFT, personale avventizio compreso, non superarono che di poco, e in alcuni anni, le 600 unità. Esse si caratterizzavano piuttosto per la necessaria dimensione pubblica, e politica. Si trattava di società strutturalmente coinvolte nel rapporto con i pubblici poteri. Ciò in ragione del fatto che le strategie aziendali, anche le scelte di minore respiro, si dovevano determinare in una prospettiva non solo economica ma anche, in buona misura, politica.

Vi era poi una novità evidente a tutti. Costituita da una nuova figura professionale, articolata ed estremamente sfaccettata quanto a competenze, professionalità e retribuzioni. Tale complessità tendeva, tuttavia, a essere messa in ombra dal fatto che si trattava di uomini che prestavano servizio in ferrovia. Tra gli agenti delle strade ferrate primeggiavano i macchinisti. A loro era affidata la locomotiva. A loro competeva la guida, ma anche la manutenzione del mezzo. Essi rappresentavano la parte più viva del personale. Le loro condizioni di lavoro, estremamente dure, contribuirono a renderli animatori del sindacalismo ferroviario[1].

In una immaginaria impresa del lavoratore ferroviario dovrebbe comparire l'orologio. Infatti la ferrovia per sua natura imponeva la condivisione esatta del tempo. Arrivi e partenze, coincidenze e precedenze creavano un disegno ordinato e coerente, almeno nelle intenzioni. È noto come la funzione della ferrovia fu fondamentale per il definitivo superamento dello statuto incerto della misurazione sociale del tempo di antico regime, ben presente ancora nell'Ottocento e oltre. Il lavoro in ferrovia fu, infatti, «la prima forma di organizzazione legata più strettamente all'orologio che al sorgere o al tramontare del sole, simbolo stesso

[1] S. Maggi, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003, p. 149.

dell'aumentata complessità della vita umana[2]». L'ossessione del tempo *doveva* occupare le menti dei macchinisti. Non essendovi velocità predefinite, essi avevano l'onere di rallentare o accelerare in rapporto ai tempi stabiliti. Capi stazione, capi treno, macchinisti e guardiani ai passaggi a livello erano dotati di orologio da tasca piombato, tale da non potere essere manipolato[3]. Meno avvertibile ma estremamente rilevante era quella che potremmo definire la progettazione del tempo. La determinazione degli orari divenne strumento di allocazione delle risorse. Dall'orario dipendeva l'efficacia del servizio e la sua redditività[4].

Un'altra caratteristica, ben presto colta dall'opinione pubblica, era la connotazione politica del personale delle ferrovie. I ferrovieri spesso contribuirono, anche in posizione dirigenziale, al rafforzamento del movimento anarchico e poi socialista. Le loro azioni sindacali ebbero ben presto eco nazionale.

Non pare azzardato dire che il radicamento del socialismo nella riviera del Sebino si dovette, in gran parte, alla presenza della ferrovia che, per il suo funzionamento, attrasse in loco personale dotato di cultura media e politicamente schierato[5]. In tal senso la vicenda di Pietro Fava, che incontreremo in seguito, appare emblematica. Si tratta di una figura di dirigente politico e sindacale che meriterebbe approfondimenti, dato che il suo itinerario sembra essere, in qualche modo, paradigmatico[6].

Nel cerchio d'anni che accompagnarono la prima guerra mondiale l'iniziativa politica e sindacale dei ferrovieri della Brescia-Iseo-Edolo si esplicò in alcune istituzioni[7]. Nel 1911 a Iseo fu fondata la Società Cooperativa di Consumo fra gli

[2] IBI, p. 39. Si veda, sul tema, anche l'interessante contributo di G. Magenta, *Il tempo e l'orologio di servizio in ferrovia*, in «Ingegneria ferroviaria», n° 9, 2001.
[3] S. MAGGI, *Le ferrovie* [...], p. 40.
[4] Cfr. TREVES, TRECCANI, TUMMINELLI, *Enciclopedia italiana di scienze, lettere ed arti*, Edizioni Istituto G. Treccani, 1932, alla voce *Ferrovia*, p. 129. Si impone di distinguere i treni in base alla loro velocità. La velocità di marcia deve essere integrata con i periodi di fermata alle stazioni. Tra i convogli veloci e quelli lenti si pone, poi, una serie di situazioni intermedie. Il rispetto delle tabelle di marcia non può essere rispettato senza l'ausilio dei segnali. Il personale a terra sulle linee o nelle stazioni [deve essere] messo in grado di corrispondere con quello posto a scorta dei treni». Dall'efficacia delle comunicazioni dipende la sicurezza del servizio e l'incolumità di passeggeri e agenti.
[5] Nel testo celebrativo del fascismo bresciano di P. A. VECCHIA, *Storia del fascismo bresciano 1919-1922*, Brescia, Giulio Vannini, 1929, p. 216, si riconosce questa *liaison* tra ferrovia e socialismo: «Al finire dell'immane conflitto il socialismo aveva gettato fra l'elemento ferroviario iseano profonde radici, e con una propaganda attiva e incessante cercava inquinare anche la popolazione. L'influenza di queste organizzazioni si estendeva lungo tutta la zona solcata dalla ferrovia, poiché la maggior parte dei dipendenti della Società Nazionale Ferrovie Tranvie forniva gli elementi più adatti per diffondere le idee socialiste. I capi di questo movimento, che aveva sede in Iseo, erano tenuti in alta considerazione dagli organi provinciali del socialismo bresciano».
[6] Cfr. OS n° 8 del 1921 e n° 5 del 1922. Pietro Fava, applicato di prima classe fu più volte eletto nel Consiglio di disciplina della Società Nazionale. Compaiono anche i nomi di Enrico Alvisi, capo stazione, e di Augusto Biondi, macchinista. Si trattava di esponenti di spicco del PSI locale e di dirigenti sindacali dei ferrovieri. Essi, assieme ad altri agenti, furono individuati quali responsabili dello sciopero dell'estate del 1920, come si vedrà in seguito.
[7] Si veda M. BOTTI, E. QUARENGHI, *La cà del diaol. Il Circolo dei lavoratori di Iseo*, Bergamo, Il filo di Arianna/Calendario 5, 1988, p. 10.

agenti ed operai d'Iseo, nel 1914 fu la volta della sezione del Partito Socialista Italiano. Nel 1919 fu istituito il Circolo Ricreativo Ferroviario. Si trattava di organizzazioni che esprimevano identità di classe e di categoria, in cui le aspirazioni di riscatto sociale si univano ad un forte spirito mutualistico.

La cooperativa di consumo era inserita nella rete delle cooperative di consumo tra i ferrovieri italiani e, in quanto tale, godeva di sconti sui trasporti di generi alimentari[8]. Il circolo ricreativo, da parte sua, rappresentava una forma di associazione intesa quale strumento di elevazione culturale del personale ferroviario. Esso si proponeva «la protezione degli interessi della [...] classe [dei ferrovieri], cercando nel miglior modo possibile di procurare ai propri soci ed alle loro famiglie: ricreazione – letture – conferenze – divertimenti[9]». Potevano aderirvi solo agenti in servizio attivo e che fossero iscritti alla sezione di Iseo del Sindacato Nazionale Ferrovieri Secondari[10].

Le iniziative e le istituzioni a cui avevano dato vita i ferrovieri si modellavano su quanto il movimento sindacale era andato costruendo[11]. Era un patrimonio che in gran parte fu ereditato dal Sindacato Unitario dei ferrovieri, fondato nell'aprile del 1907. Nel congresso di fondazione del SFI si era deciso, tra l'altro, di accettare nell'organizzazione i ferrovieri delle secondarie e i tranvieri[12].

[8] OS, n.° 9 – 1911, Iseo, 1 dicembre 1911. Alle cooperative era riconosciuta la riduzione nei costi dei trasporti, a grande come a piccola velocità «del 50% sui prezzi delle tariffe generali, o di quelle speciali e locali, se richieste, *escluse le tariffe eccezionali*» (corsivo nell'originale. Le merci soggette a riduzione erano elencate minuziosamente.
[9] Asci, b. 170, *Statuto Circolo Ricreativo Ferrovieri*, art. 1.
[10] IBI, artt. 2 e 22. I soci pagavano un quota mensile di una lira. Nei locali del circolo i soci, i loro familiari o i loro amici, questi ultimi solo se non residente a Iseo, potevano leggere i giornali di cui il circolo era in possesso, potevano inoltre partecipare alle riunioni o alle conferenze (art. 4). I locali erano aperti ai ferrovieri non residenti senza alcun onere per loro (art. 5). Cfr. G. SACCHETTI, *Il sindacato ferrovieri italiani dalla "Settimana rossa" alla grande guerra*, in M. ANTONIOLI e G. CHECCOZZO (a cura di), *Il sindacato ferrovieri italiani dalle origini al fascismo, 1907-1925*, Milano, UNICOPLI, 1994, pp. 181-182. Il «Sindacato nazionale fra i ferrovieri secondari, tranvieri intercomunali e personale dei laghi» sorse all'interno della Confederazione Generale di Lavoro nel dicembre del 1914. Si trattava di un'iniziativa che intendeva dare maggior carattere distintivo ad un categoria antecedentemente inserita nella IX commissione del Sindacato Ferrovieri Italiano.
[11] R. BERNARDI, *Il Sindacato Ferrovieri Italiani*, in M. ANTONIOLI e G. CHECCOZZO (a cura di), *Il sindacato ferrovieri [...]* cit., pp. 48-51. Tra l'ultimo decennio dell'Ottocento e il primo del Novecento l'azione rivendicativa iniziava a prevalere sulle pratiche mutualistiche. Alcune organizzazioni dei ferrovieri operarono questo mutamento, innanzitutto la Società di Mutuo Soccorso tra Macchinisti e Fuochisti dell'Alta Italia fondata a Milano nel 1877. Ma vi erano anche il mazziniano Fascio Ferroviario, l'Unione Ferrovieri e la Lega Ferrovieri Italiani. Nel 1899, «sulle ceneri della disciolta Lega» si costituì il Riscatto Ferroviario. Si era inoltre fondato il settimanale «Il treno» che divenne in seguito l'organo della Federazione dei Sindacati e Sodalizi Ferroviari. Sul tema degli inizi del sindacalismo ferroviario in generale e sulla Società di M. S. tra Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie dell'Alta Italia, si veda G. DE LORENZO, *La prima organizzazione di classe dei ferrovieri*, Roma, Editrice Cooperativa S. R. L., 1977, pp. 83-78.
[12] IBI, pp. 60-64. Il congresso si tenne dal 26 aprile al 1° maggio 1907. Fu affermata l'idea dell'«azione diretta», intesa come libertà di azione politica autonoma dal partito. Lo SFI aderì alla CGdL e alla Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti. Fra gli obiettivi assumevano rilevanza le otto ore lavorative sulle 24, il riposo settimanale retribuito e «preceduto dal riposo spettante normalmente per il servizio prestato».

Fu nel corso del conflitto che la dialettica sindacale si accentuò sulle linee gestite dalla Società Nazionale. Una delle cause principali di contenzioso risiedeva nell'applicazione dell'equo trattamento. Nel 1912, la legge n° 835 stabiliva che il personale delle società esercenti servizi di trasporto ferroviario, tranviario o di navigazione, dovessero garantire ai loro dipendenti un trattamento analogo a quello del personale delle Ferrovie dello Stato, «tenuto però conto delle condizioni economiche locali e di quelle finanziarie dell'azienda, dei requisiti per l'ammissione del personale e del servizio che esso [doveva] prestare»[13]. Lungo e contrastato fu il percorso per la pratica applicazione della normativa sull'equo trattamento. Ancora nel 1915 i ferrovieri, riuniti in assemblea il 9 maggio, lamentavano che nulla era stato fatto per attuare la legge. Pur essendo state eseguite le «formalità ministeriali»: la società e il ministero portavano tutta la responsabilità della inadempienza. Per altro le condizioni di lavoro erano molto pesanti[14]. A quel punto non restava che predisporsi ad «una energica azione basata sulla solidarietà di tutti i ferrovieri» sotto la guida della Camera del lavoro di Brescia[15]. In effetti, fino al 1916 le maestranze della Società Nazionale furono percorse da notevole inquietudine. Vi era l'equo trattamento, i cui sviluppi erano pure usciti dalla fase preparatoria, ma non aveva dispiegato alcun effetto positivo[16]. Inoltre si poneva il problema del caro viveri. Gli agenti della ferrovia reclamavano adeguati incrementi delle retribuzioni. Incrementi motivati anche dal maggior lavoro richiesto per i trasporti militari. Nell'agosto del '16 l'On Livio Tovini interrogava la Deputazione provinciale sul «miglioramento delle condizioni dei ferrovieri della linea Brescia-Iseo-Breno-

Nel 1908 lo SFI si fece promotore della Banca Cooperativa Nazionale di Credito, di cui erano azionisti gli iscritti, con un minimo di 4 titoli dal costo complessivo di 100 lire. Nell'anno successivo iniziarono a funzionare i rami del credito e del consumo (pp. 85-86).

[13] Si trattava, tra l'altro, di iscrivere il personale alla Cassa Nazionale di Previdenza. Per questo le società dovevano stipulare una convenzione con la Cassa. L'equo trattamento del personale per invalidità e anzianità avrebbe potuto richiedere alle società un incremento dei loro contributi ordinari. Ciò su richiesta del ministro dei lavori pubblici. Gli oneri maggiori si sarebbero potuti compensare con aumenti di tariffe, anche in deroga delle convenzioni a cui le società erano tenute dall'atto di concessione. Era inoltre istituita una commissione consultiva composta da dodici membri: otto scelti tra la burocrazia statale e quattro membri componenti il Consiglio superiore del lavoro: «due [...] di parte operaia e due [...] di parte industriale». Si veda anche G. SACCHETTI, *Il sindacato ferrovieri italiani dalla "Settimana rossa" [...]* cit., p. 181. Il decreto era anche il frutto «di una comune battaglia rivendicativa e salariale, di lunga durata alla 'Nord' di Milano, alla 'Belga' di Torino e sulla Bari-Locorotondo, per l'equo 'trattamento'. Anche quando sarà approvato dal parlamento [prevedendo il 15% di incremento in busta paga] si registrerà il rifiuto alla applicazione frapposto dalle varie società esercenti.

[14] «Brescia nuova», 15 maggio 1915. Un macchinista, ma non si trattava di caso isolato, aveva «fatto niente meno che 20 ore di lavoro continuato, poi 4 ore di riposo e altre 14 trasgredendo la legge che lo obbliga a farne solo 10». Il giornale se la prendeva con il servilismo del macchinista.

[15] IBIDEM.

[16] ASCI, b. 170. Lettera del prefetto di Brescia al sindaco di Iseo, 16 ottobre 1915. Il prefetto rendeva noto che, con decreto ministeriale dell'8 settembre, erano state «approvate le nuove norme di equo trattamento per il personale addetto alla ferrovia Brescia-Iseo, Iseo-Edolo, Iseo-Rovato, ed al servizio di navigazione Lovere-Castro». La Società Nazionale risultava inadempiente, non avendo pubblicato il «nuovo regolamento entro il termine perentorio di 15 giorni».

Edolo[17]»: mentre per gli agenti delle Ferrovie dello Stato vi era stato un sia pur minimo aumento di stipendio, nulla era avvenuto a favore dei dipendenti della SNFT. Il politico camuno rilevava che altre società concessionarie, che pure agivano in località lontane dal fronte, avevano riconosciuto dei benefizi economici. Nulla invece da parte della Società Nazionale, il cui personale aveva mostrato «mirabili prove di sacrificio, di resistenza, lavoro». I ferrovieri della ferrovia camuna «lavora[va]no talvolta trenta o quaranta ore di seguito, facendo un servizio veramente inumano, e percependo un compenso di gran lunga inferiore al lavoro prestato». Ciò appariva intollerabile a fronte, secondo quanto era stato riferito al Tovini, del fatto che la Società Nazionale ricavava «un utile netto veramente notevole» dall'esercizio della rete camuna. Egli riteneva che la società impiegasse gli utili d'esercizio della Brescia-Iseo-Edolo per far fronte ai deficit delle altre linee in concessione.

Da parte sua l'azienda riteneva di comportarsi correttamente. L'alto costo del carbone e, in generale, la lievitazione delle spese non le avevano impedito di fare il possibile. Nell'ottobre del '15, in ossequio alle direttive ministeriali, aveva concesso gli aumenti imposti, assieme agli arretrati[18]. La società aveva riconosciuto i diritti dei lavoratori, andando anche oltre i propri obblighi[19]. Nel febbraio si era stipulato un accordo che aveva fruttato ai lavoratori «maggiori assegnazioni di competenze accessorie». Poi, quasi senza soluzione di continuità, altre richieste. A quel punto la risposta era stata negativa: era improponibile adottare un trattamento economico uguale a quello che le Ferrovie dello Stato riservavano ai loro dipendenti in zona di guerra[20]. La società fu in seguito costretta a riconoscere un aumento del caro viveri, oltre che l'applicazione dell'equo trattamento, in virtù del decreto ministeriale n° 1126 del 13 settembre 1916. Si trattava dell'esito della pressione che i ferrovieri delle secondarie riuscirono a sviluppare, nonostante le divisioni politiche e ideologiche che solcavano la categoria[21].

[17] CP, 1918, 14 agosto, pp. 102-103.

[18] Per quanto segue si fa riferimento a degli scambi epistolari tra la Deputazione provinciale di Brescia e il Tovini e tra la stessa e la sezione iseana del Sindacato Nazionale dei Ferrovieri Secondari. Entrambe le lettere sono del 13 settembre 1916. In esse il presidente della deputazione trascriveva le considerazioni contenute in una lettera inviatagli dalla SNFT il 7 settembre, in ASPBs, b. 839. *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Personale addetto ai lavori. Equo Trattamento.*

[19] IBI, Erano state retribuite prestazioni per il maggior traffico. La società si era inoltre accollata gli oneri derivanti dagli inasprimenti fiscali che avrebbero dovuto gravare sulle retribuzioni. Essa manteneva, unica tra le società concessionarie di servizi di trasporto, agli agenti in servizio militare l'intero salario. A ciò si dovevano aggiungere il costo degli avventizi assunti in sostituzione di questi agenti.

[20] IBI. Lettera della SNFT al presidente della Deputazione provinciale di Brescia, 7 settembre 1916. «La nuova domanda [era] stata provocata dalle concessioni fatte dalle Ferrovie dello Stato al personale delle linee in zona di guerra. Linee con le quali non [era] possibile un confronto dato che su di esse si effettua[va]no da 80 a 100 treni straordinari al giorno mentre il personale non percepi[va] nulla di più di quello che percepiva in tempi ordinari. Su queste linee invece il personale percepi[va] oltre il 30% in competenze accessorie che dopo le ultime concessioni [erano] ancora aumentate».

[21] G. SACCHETTI, *Il sindacato ferrovieri italiani dalla "Settimana rossa" [...]* cit., pp. 196-197. VCAM, Vol. 5, p. 224, 27 luglio 1917. L'amministratore delegato della SNFT rilevava che questi

Tale era il clima. Alla fine delle ostilità si riaccese la dialettica rivendicativa. Dai primi giorni di gennaio del 1919 iniziò il *biennio rosso ferroviario*. Tra i lavoratori si riscontrava una notevole vivacità politica. Essa si esprimeva tramite una miriade di ordini del giorno delle organizzazioni locali, convergenti nel rivendicare obiettivi ormai storici del movimento dei ferrovieri italiani[22]. In testa le otto ore. Ce ne dà un saggio anche Pietro Fava dalle colonne di «Brescia nuova» dell'8 marzo. I ferrovieri delle secondarie chiedevano il «riscatto delle linee da parte dello stato, delle Provincie o dei comuni ed in mancanza di ciò [...] la revisione e la modificazione della legge dell'Equo trattamento». L'obiettivo era di ottenere «un trattamento pari e non in analogia!? quello dei ferrovieri dello stato», infatti «comuni [erano] le responsabilità, più sfibrante la prestazione d'opera uguali [dovevano] essere i diritti». Davano sostanza alla finalità espressa una serie di rivendicazioni di controllo dei dipendenti sull'azienda, oltre che di carattere economico[23].

L'attività rivendicativa non sembrava rallentata dalla non cessata condizione di militarizzazione delle maestranze. Sempre da «Brescia nuova» del maggio 1919: il recente sciopero sulla ferrovia camuna era riuscito. Solo 7 agenti, su 550, non avevano aderito. Il 6 maggio l'autorità militare era stata costretta a predisporre, per le sue esigenze, due tradotte. I compagni delle classi del 1898 e del 1899 erano stati

> invitati a presentarsi in servizio il giorno 9 alle ore 7; presentati al Comando del presidio furono condotti dai carabinieri al lavoro ove i Sigg. Ufficiali, trascendendo ad imposizioni e minacce, non riuscirono però a vincere quelle fibre di veri soldati pronti a qualsiasi sacrificio, ma non tradire la causa comune con l'opera di krumiraggio. Vennero allora allineati e fiancheggiati dalle baionette condotti alle carceri di rigore [..], la sera stessa [erano stati] rilasciati in libertà[24].

Un corteo per le vie di Iseo aveva suggellato la conclusione dell'agitazione. Lo sciopero del maggio del '19, pure nella sua brevità, fece sorgere forti preoccupazioni intorno ai rifornimenti di derrate alimentari alla valle[25]. Ben poca cosa se confrontata a ciò che sarebbe avvenuto di lì ad un anno. Ritroveremo, ampliate, anche le lagnanze della Società Nazionale per l'inefficacia degli interventi repressivi della forza pubblica. Secondo la società: «le Autorità politiche interven[ivano] per assicurare

incrementi salariali assorbivano quasi del tutto le maggiori tariffe, malgrado il prossimo aumento dell'11% delle tariffe che sarebbe entrato in vigore da 1° agosto.

[22] G. SACCHETTI, *Il sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, in M. ANTONIOLI e G. CHECCOZZO (a cura di), *Il sindacato ferrovieri [..]* cit., pp. 241-242.

[23] «Brescia nuova», 18 marzo 1919. Rivendicava, tra l'altro, il controllo tecnico e amministrativo sulla gestione aziendale, la partecipazione agli utili, la fine degli «orari bestiali» e le otto ore giornaliere di lavoro.

[24] «Brescia nuova», 17 maggio 1919.

[25] ASPBs, b. 839. *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Personale addetto ai lavori. Sciopero del personale*. L'agitazione si svolse tra il 4 e il 10 maggio. Pochi giorni che erano stati fonte di preoccupazione. Il 6 il presidente della Deputazione provinciale si rivolgeva ai ministeri degli Interni, agli Approvvigionamenti e Consumo e ai Lavori Pubblici, chiedendo mezzi automobilistici «per trasporti urgenti» indispensabili anche per il servizio postale.

l'impunità a chi insulta[va] i suoi superiori[26]». La società stigmatizzava l'arroganza di taluni dipendenti che legittimavano anche comportamenti di insubordinazione. Ci si lasciava andare a gravi offese nei confronti dei superiori e si otteneva la comprensione delle autorità di polizia, spesso in nome del mantenimento dell'ordine pubblico[27]. L'effetto deplorevole era di rafforzare il vittimismo di parte del personale, che scambiava per rappresaglia ciò che l'azienda considerava doverosa difesa della libertà del lavoro e della disciplina.

Di là dei dissidi di cui s'è detto, la conflittualità risultava alimentata dalla questione dell'equo trattamento. Se diamo un'occhiata ai verbali del Consiglio d'amministrazione della Società Nazionale ce ne rendiamo conto. Fino al 1914 le preoccupazioni in ordine alla questione si mantennero ad un livello teorico. Ciò anche in relazione all'espletamento delle formalità intese a rendere operativa la legge, che richiedevano tempo, oltre che all'atteggiamento di rigida chiusura dell'azienda. Nel novembre del '13 si rilevava che l'energica azione dispiegata dalla dirigenza locale manteneva tranquillo il personale della rete camuna. Si dava poi notizia che erano stati nominati i membri locali della commissione per l'equo trattamento[28], in ossequio al regolamento per l'applicazione della legge 14 luglio 1912 N. 835 e al regolamento per la nomina delle rappresentanze del personale. L'anno successivo si avvertivano i primi sintomi di inquietudine[29]. Il tema dell'equo trattamento si imponeva. Il giudizio della società era molto severo: si trattava di una normativa illegittima. L'amministratore delegato era autorizzato dal Consiglio a fare ricorso contro il decreto che attuava i nuovi organici. Come del resto si apprestavano a fare le altre società concessionarie di servizi di trasporto pubblici, La società non era ancora stata colpita direttamente, tuttavia l'esperienza di altre società non faceva certo nutrire aspettative[30].

[26] IBI. Lettera della SNFT alla Deputazione provinciale di Brescia, 23 maggio 1919. La lettera faceva seguito alo sciopero e mostrava tutta l'acrimonia della società che non si sentiva tutelata dai pubblici poteri. non si poteva continuare con un sistema «che pur troppo si era già manifestato durante lo sciopero, quando da parte dell'Autorità politica mancò perfino la parvenza della protezione della libertà del lavoro, e si permisero minacce di gente armata di randelli contro chi avrebbe voluto lavorare».

[27] IBI. Lettera della SNFT al ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio speciale delle Ferrovie, 23 maggio 1919. Si denunciava il fatto: «Il giorno 17 [un] manovale avventizio [...], essendo di servizio alla tradotta n° 527, si permetteva di insultare pubblicamente il Capo stazione di Paderno [..] gridandogli ripetutamente e a squarciagola "crumiro, crumiro", in presenza del pubblico e del personale». L'avventizio era stato licenziato. Una «commissione del personale» si era rivolta alla prefettura. Il vice prefetto aveva chiesto la riassunzione del manovale avventizio. Il direttore dell'esercizio non aderiva alla richiesta «per un elementare senso di rispetto e di disciplina».

[28] VCAM, Vol. 5, 8 novembre 1913, p. 139.

[29] IBI, 7 luglio 1914, p. 187. L'amministratore delegato osservava che il servizio sulla Brescia-Iseo-Edolo si era svolto regolarmente poiché il «personale [aveva] resistito agli eccitamenti a scioperare».

[30] VCAM, Vol. 5, 30 ottobre 1914, p. 173. L'amministratore delegato, valutando ciò che era accaduto ad altre società, non aveva dubbi che fosse stato «negato [l']equilibrio tra oneri e compensi e [imposto] un regolamento che cont[eneva] numerose illegalità».

Nel marzo del 1915 la Società Nazionale ricorse, con azione giudiziale e contenziosa, presso la IV[a] sezione del Consiglio di Stato. Ora i timori nutriti in precedenza si erano realizzati. Tra le spese della gestione del servizio si rilevavano gli oneri che sarebbero derivati dal nuovo trattamento, che prevedeva il pagamento degli arretrati per il 1913 e il 1914[31]. In settembre il Consiglio deliberò un altro ricorso, avverso i decreti del ministro dei Lavori Pubblici del 4 e dell'8 di quel mese per il personale della Brescia-Iseo-Edolo, della Iseo-Rovato e del servizio di navigazione gestito dalla SNFT. Non v'era dubbio trattarsi di «provvedimenti gravemente lesivi dei diritti e degli interessi della Società[32]».

Si alimentava un clima di conflitto, ora latente ora manifesto, punteggiato dalle richieste del personale di adeguamento del trattamento alle norme e di maggiori riconoscimenti per il caro vita, oltre che dalle periodiche lagnanze della società costretta a maggiori spese per il personale. Le vertenze dei ferrovieri andavano disegnando una curva ascendente nei primi anni dopo il conflitto. Ciò che, del resto, accadeva in tutto il contesto industriale. La guerra non aveva permesso lo sviluppo di una normale dialettica sindacale. Così la fine del conflitto ripresentò le tensioni esistenti. Agli inizi del 1920 si giunse ad un tornante decisivo, con lo sciopero dei ferrovieri dello Stato che avvenne tra il 20 e il 29 gennaio. Ad esso non aderirono le maestranze della Società Nazionale, che tuttavia non mancarono di manifestare la loro solidarietà[33].

In questa sede bastano rapidi cenni ad una vicenda che assunse enorme rilevanza anche per i ferrovieri delle secondarie. Lo sciopero di gennaio significherà l'affermazione di importanti conquiste di carattere economico, si pensi al conglobamento nei salari delle competenze accessorie, ad eccezione dell'indennità di caro viveri. Significherà l'acquisizione di diritti di controllo sulla gestione dell'azienda, oltre alle otto ore di lavoro giornaliere per tutte le categorie degli agenti ferroviari. Uno dei risultati politici più rilevanti fu «la vanifica di fatto [dell'] articolo 56 del Regolamento [delle Ferrovie dello Stato] che avrebbe previsto il licenziamento in tronco per l'abbandono del posto di lavoro[34]», cioè della norma cui la direzione poteva ricorrere per colpire gli scioperanti.

In marzo la società aveva un altro capitolo da aggiungere al proprio *cahier de doleance*. L'equo trattamento costituiva una «gravissima incognita [...] dal punto di vista materiale e [...] disciplinare». Di fatto, era l'opinione condivisa, «il personale

[31] IBI, 1° marzo 1915, pp. 178-179.
[32] IBI, 26 settembre 1915, p. 188-189. Il 23 dello stesso mese fu emesso il decreto ministeriale che interessava l'altra linea della SNFT, la Orbetello-Porto Santo Stefano. Anche in questo caso si ricorse presso la IV sezione del Consiglio di stato.
[33] Pietro Fava inviò a «La Provincia di Brescia» una lettera, non pubblicata, riportata da «Brescia nuova» del 31 gennaio 1920. In essa si affermava la solidarietà dei ferrovieri delle secondarie ai compagni delle Ferrovie dello Stato. Ciò anche per la memoria e la gratitudine per «quanto [essi] hanno fatto pei Secondari contribuendo efficacemente alla riuscita del loro sciopero del maggio u. s.».
[34] G. SACCHETTI, *Il sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio [..]* cit., pp. 251-252.

non dipende[va] più dalle Società, che [erano] divenute soltanto semplici esecutori degli ordini governativi». La novità, tuttavia, era rappresentata dall'adozione delle 8 ore di lavoro e del riposo settimanale. Ciò voleva dire un maggior onere annuo di 250.000 lire, fino ad allora non rimborsate dal governo[35].

L'episodio dello sciopero dei ferrovieri della rete esercita dalla Società Nazionale, che durò 78 giorni, dal maggio ai primi di agosto, ebbe risonanza nazionale e si collocò in un contesto che contrapponeva le società esercenti le linee in concessione agli agenti e, in buona parte, al governo. In gioco erano conquiste e valori contrapposti che rimandavano a corposi interessi e che, nel contempo, proponevano scenari economici e sociali radicalmente contrastanti. Si trattò di un confronto che trovò più tardi la sua composizione, favorevole alle aziende, con le misure adottate dal fascismo.

Il commendator Enrico Scialoja, presidente della SNFT, così ricostruiva le vicende dello sciopero.

> Allo sciopero iniziatosi il 26 Maggio per la questione del macchinista Bocchio, che abbandonò il treno per andare all'osteria, aderì nel Giugno tutto il personale, e solo verso al metà del mese gli impiegati di Direzione ripresero il servizio. Nella seconda metà di Luglio il servizio fu quasi completamente riorganizzato con personale avventizio. Il 10 Agosto fu chiuso lo sciopero in seguito ad una ingiusta ingiunzione del Ministero dei Lavori Pubblici contro la quale la Società [aveva] già ricorso al Consiglio di Stato[36]

Il direttore dell'esercizio della rete camuna ribadiva, articolandola, la lettura che dello sciopero dava la Società Nazionale. Egli scriveva al presidente della Deputazione provinciale a circa due settimane dall'inizio dell'agitazione[37]. Il 23 aprile erano stati pubblicati «gli elenchi di inquadramento del personale secondo le norme stabilite dal nuovo regolamento emanato dalla Commissione dell'Equo Trattamento». Entro i 15 giorni successivi gli agenti presentarono i ricorsi e, nelle successive 2 settimane, la direzione li aveva presi in esame. La commissione interna, che pure era stata consultata, si disse insoddisfatta e indisse lo sciopero per il 26 maggio. Si trattava di atto illegittimo: la normativa prevedeva un ulteriore grado di valutazione, presso la commissione centrale dell'equo trattamento. L'agitazione aveva trovato la sua causa occasionale in una questione che aveva coinvolto un macchinista, accusato di aver abbandonato la locomotiva, per circa tre ore, presso la stazione di Pisogne. In altre occasioni la società mostrava di individuare nell'episodio del macchinista la vera ragione dell'agitazione del personale. In questa seconda versione

[35] VCAM, Vol. 5, 5 marzo 1920, p. 277.
[36] IBI, 16 agosto 1920, p. 297.
[37] ASPBs, b. 839, *Ferrovia [...]. Equo trattamento*. Lettera del direttore dell'esercizio al presidente della Deputazione provinciale di Brescia, 6 giugno 1920.

le altre motivazioni sindacali erano interpretate quale tentativo ex post di giustificare, da parte degli scioperanti, un atto privo di ragioni[38].

In realtà, come ebbero ad osservare anche settori dell'opinione pubblica non solidali con il moto dei ferrovieri secondari, «la ragione dello sciopero c'era, forte, per la nota faccenda dell'applicazione dell'equo trattamento[39]». Tale era anche l'opinione della locale prefettura. Il caso del macchinista Bocchio aveva fatto precipitare una situazione che andava evolvendo verso il confronto aperto con la società[40]. Vi erano da considerare anche le lungaggini burocratiche che avevano ritardato in sede di commissione centrale la definizione dei nuovi inquadramenti. D'altra parte la Società Nazionale cercava di non riconoscere al personale quelli che, al contrario, erano rivendicati quali diritti acquisti. Era un atteggiamento che la accomunava ad altre società esercenti. Con ogni probabilità spingeva all'agitazione anche il clima dei rapporti tra direzione e agenti. Taluni cenni di fonte dirigenziale ci dicono di comportamenti duri nei confronti del personale. Di conati di protesta che erano stati, negli anni precedenti, soffocati sul nascere. I lavoratori da parte loro non mancavano di denunciare comportamenti repressivi di funzionari e capi.

Come vedremo si alimenteranno, nel corso dello sciopero, timori di occupazione della linea da parte delle maestranze. La minaccia sarà presa molto sul serio dalle autorità di polizia, anche se tale rimarrà.

Lo sciopero si collocava in una temperie in cui prevaleva lo scontro, il confronto radicale. Le cronache, come le comunicazioni inviate a Roma, ci dicono di

[38] ACS, PS, 1920, b. 98. Era il caso del presidente della Società Nazionale. Il quale così raccontava l'episodio, il 5 giugno 1920, scrivendo al ministero dell'Interno: il «24 5 u. s. il Capo Stazione di Pisogne ordinava che fosse data la precedenza al treno viaggiatori sul merci che era in ritardo. Bastò questo perché il macchinista del merci, lasciata la locomotiva, se ne andasse alla prossima osteria. Ripresentatosi qualche ora dopo ripartiva per la stazione capolinea (Iseo) lasciando tutti i carri carichi.
La mattina dopo il direttore dell'Esercizio ordinava che il macchinista fosse tenuto disponibile per essere interrogato. Immediatamente gli si presentava una commissione del sindacato per intimargli la revoca del provvedimento. Il Direttore rispose che non aveva preso nessun provvedimento, e non aveva quindi nulla da revocare. La commissione uscì e proclamò lo sciopero, che fu tosto attuato.
Il pretesto era naturalmente troppo assurdo perché potesse servire di giustificazione al personale per l'abbandono del pubblico servizio. La commissione, pensò di innestarvi un'altra ragione: si ricordò della parola d'ordine che sembra sia stata data al personale di tutte le aziende di reclamare per qualsivoglia motivo, ed anche per le più inverosimili ragioni, contro l'inquadramento fatto in esecuzione delle nuove disposizioni per l'equo trattamento. E poiché pare che il personale aveva dato termine fino al 31 per l'accoglimento dei suoi reclami, nell'ordinare lo sciopero trovò per motivarlo anche quest'altro pretesto senza neppur badare che il termine da lui stesso assegnato non era trascorso, dal 25 al 31 correndo un'intera settimana».
[39] «Il Cittadino di Brescia», 14 agosto 1920.
[40] ACS, PS, 1920, b. 98. L'Ispettore Generale Capo della Prefettura, Malinverno, così riferiva lo stesso giorno al ministero dell'Interno: « Stamane è stato effettuato sciopero sulle linee Brescia Edolo Rovato esercito dalla Societa Nazionale Ferrovie e Tranvie sedente a Roma. Oltre al ritardo applicazione equo trattamento ed esonero ricchezza mobile comitato agitazione costituitosi Iseo ha avanzato nuove richieste. Per proclamazione sciopero personale ha colto pretesto occasionale da provvedimento disciplinare preso a carico di un macchinista.».

una situazione in cui parevano essere logorate fortemente le potenzialità di compromesso fra le parti. Di un periodo in cui si andavano affermando tensioni al miglioramento delle condizioni di vita di vasti settori della popolazione, in particolare delle classi popolari. Ciò in un contesto politico non in grado di operare le opportune mediazioni[41].

Iniziato il 26 maggio, lo sciopero cominciò a suscitare preoccupazioni diffuse alla fine della prima settimana di giugno. Il mantenimento dell'ordine pubblico era strettamente collegato al problema dei rifornimenti alimentari alle popolazioni della valle dell'Oglio. Il 6 giugno[42] il Consorzio provinciale granario aveva provveduto ad inviare in Valle Camonica «un colonna di autocarri scortati da militari». Le riserve di cui quella plaga disponeva, in quel momento, non erano state completamente esaurite. Nel frattempo si pensava di utilizzare lo scalo di Paratico, da lì con i natanti della Franchi-Gregorini gli approvvigionamenti sarebbero giunti all'imbocco della valle.

Le preoccupazioni si facevano via via più serie e fondate. Per far fronte all'emergenza si doveva trattare e, nel contempo, mantenere un flusso di trasporti per la valle. Per fare ciò serviva, tra l'altro, adeguata protezione. Viste dalla prefettura le cose stavano così. Tuttavia scarsa appariva la volontà interlocutoria della Società Nazionale, nel momento in cui si manifestavano, in molti settori dell'opinione pubblica, solidarietà con i ferrovieri in lotta. Serviva personale militare, «giacché non [era] possibile contare su ditte private per solidarietà chauffeur non ferrovieri». La prefettura fece la richiesta, e la ripeté con scarsi esiti in seguito, di 166 guardie regie per il mantenimento dell'ordine pubblico. Erano state superate talune difficoltà ad ottenere mezzi di trasporto e ferrovieri militari per eventuali convogli speciali, causate dell'emergenza costituita dall'occupazione dello stabilimento di Lovere da parte degli operai, avvenuta dal 3 al 6 giugno[43].

[41] Nel mese di marzo, ma non era ancora completamente risolta in agosto, si era svolta l'agitazione agraria nella bassa bresciana. Un bracciante era stato ammazzato a bastonate. Accusato del delitto, un agrario fu poi assolto per non aver compiuto il fatto. Ciò che faceva commentare al giornale socialista: la vittima era un contadino, il presunto colpevole era «un proprietario e il processo [...] era politico» («Brescia Nuova», 19 agosto 1920»). Il 27 giugno a Sarezzo, in Valtrompia, vi fu un drammatico episodio in occasione dei festeggiamenti organizzati dal Partito Popolare in occasione dell'inaugurazione della bandiera della sezione dei lavoratori tessili, aderente all'Unione del lavoro, contestati da socialisti ed anarchici. Il confronto era ben presto degenerato. Nei disordini era stato ucciso un carabiniere e vi erano state quattro vittime, tre socialisti ed un anarchico, tra cui due ragazzi di 16 e 21 anni («Brescia Nuova» 3 luglio 1920).
Si veda anche la documentazione relativa in ACS, PS, 1920, b. 62.
[42] ASPBs, b 839 *Ferrovia [...] Sciopero del personale*. Lettera del Consorzio granario provinciale al presidente della Deputazione provinciale di Brescia, 8 giugno 1920.
[43] ACS, PS, 1920, b. 98. Ispettore Malinverno a ministero dell'Interno, 8 giugno 1920. Così il Malinverno: «solo ora ricev[eva] comunicazione che [sarebbero stati] inviati ferrovieri militari, e solo oggi per precedente invio urgente forze militari in provincia Bergamo per disordini stabilimenti Lovere, [poteva] disporre sufficiente numero autocarri e conducenti». Sulla occupazione della Franchi Gregorini di Lovere si veda M. FRANZINELLI, *Lotte operaie in un centro industriale lombardo*, prefazione di Vittorio Foa, Milano, Franco Angeli, 1987, pp. 30-47.

A giudizio della prefettura la Società Nazionale non mostrava sufficiente impegno nella ricerca di una soluzione. Le trattative, che pure si svolgevano, erano subite dalla società. Il direttore dell'esercizio locale non era stato investito di alcun potere negoziale. Non restava che attrezzarsi per affrontare un lungo periodo critico. La prima preoccupazione era quella di allestire dei convogli che portassero in valle dei rifornimenti. Nel frattempo il ministero della Guerra a cui era rivolta la domanda di personale militare in grado di far svolgere il servizio, sia pur ridotto, opponeva un motivato diniego[44].

La vicenda si andava velocemente complicando, con l'apertura di vertenze che coinvolgevano altre società esercenti servizi di trasporto. Il tema all'ordine del giorno era costituito dall'applicazione delle norme dell'equo trattamento. Si prevedevano azioni di sciopero in tutte le ferrovie secondarie d'Italia, mentre i ferrovieri dello Stato andavano preparando un'agitazione[45]. Contemporaneamente in Valcamonica si acuiva la tensione nei rapporti con le popolazioni.

Le trattative continuavano, ma le parti apparivano sideralmente lontane. La società permaneva in un'inerzia, basata, forse, sulla convinzione che il movimento non sarebbe potuto durare[46]. Dal canto loro, i ferrovieri davano mostra di qualche incertezza. In quel clima si andavano esaurendo i margini per degli accordi che ponessero fine all'agitazione. Il 7 giugno, dopo che alcune aspettative di soluzione positiva erano state nutrite, si ebbe un ulteriore irrigidimento. L'assemblea dei ferrovieri decideva che lo sciopero doveva continuare. Fonti prefettizie attribuivano la decisione, che veniva a smentire la mediazione messa a punto dall'ispettore generale di pubblica sicurezza, alle pressioni dei vertici sindacali e all'incitamento dei ferrovieri dello Stato. Gli agenti della Società Nazionale ribadivano lo «sciopero oltranza totale conseguimento loro domande compreso integrale pagamento giornate sciopero». Lo stesso giorno gli impiegati di concetto riprendevano il lavoro, mentre i

[44] ACS, PS, 1920, b. 98. Telegramma del Brigadiere generale, direttore dei trasporti alla Direzione generale di PS, 7 giugno, 1920. Si registrava un «notevole deficienza nel personale di macchina disponibile presso il 6° reggimento Genio Ferrovieri». Non era opportuno frazionare personale per servizi di scarsa entità. Si poteva allestire un treno speciale con «personale dirigente della trazione e del movimento [della SNFT] come [era] praticato in casi consimili dalle ferrovie dello Stato».

[45] IBI, Telegramma dell'Ispettore Malinverno al ministero dell'Interno, 7 giugno 20. «Tutto ciò mentre industrie metallurgiche Zust ed arti tessili e contadini Montichiari [avevano] iniziato nuovi scioperi e prosegu[iva]no quelli stabilimenti Franchi Allione quelli degli scalpellini e si verifica[va]no qua e là minacciose agitazioni per mancato pagamento sussidi disoccupazione [...] e si inizia[va] agitazione socialista per prezzo pane».

[46] IBI, La prefettura di Brescia al ministero dell'Interno, 1 giugno 1920. «Sciopero ferrovieri Brescia Iseo continua[va] anche a causa scarsa buona volontà direzione centrale [della SNFT] che [aveva] consentito direttore locale Brescia Iseo intervenire convegno prefettura ma senza dargli alcuna facoltà in tutto rimettendosi future decisioni equo trattamento e [...] facendo anche sospendere pagamento stipendi dovuti maggio, ciò che [avevo] pregato revocare senz'altro»

dipendenti della ferrovia Rezzato-Vobarno entravano in sciopero, anch'essi per la questione dell'inquadramento previsto dall' equo trattamento[47].

Nei giorni immediatamente successivi gli scioperanti andavano chiarendo la prospettiva politica. Essi riconoscevano i disagi arrecati. Ai problemi annonari si aggiungevano le difficoltà che i lavoratori camuni incontravano per uscire dalla valle e recarsi sui luoghi di lavoro. In considerazione di ciò, i ferrovieri si dissero disponibili a riprendere il servizio. Nel frattempo si sarebbero continuate le trattative. La condizione posta dagli scioperanti era che la gestione del servizio, fino ad accordo raggiunto, fosse a carico del sindacato. Beninteso, «col controllo che l'autorità crederà di stabilire[48]». Il funzionario prefettizio osservava che la concessione di quanto richiesto dagli scioperanti avrebbe costituito, «nell'intenzione di questi un primo passo verso assunzione ferrovia da parte sindacato che conterebbe poi ottenere nuove concessioni con appoggio ferrovieri Stato». Due giorni dopo Roma era avvertita che i ferrovieri avanzavano un'altra richiesta. Ora doveva essere allontanato il direttore dell'esercizio, «giusta invalso sistema ferrovieri Stato che hanno loro promessa ogni solidarietà[49]».

Due appaiono essere le preoccupazioni degli organi di pubblica sicurezza. Da un lato v'era la minaccia di uno sciopero generale promosso dai ferrovieri delle Ferrovie dello Stato. Si trattava di qualcosa di più di un'eventualità. Vedremo che sarà la necessità di evitarlo una delle motivazioni che indurranno all'intervento governativo a favore degli scioperanti. Si nutriva, inoltre, il timore che il personale occupasse le stazioni e intendesse gestire direttamente il servizio, esautorando la Società Nazionale e affermando una potestà che si collocava molto oltre i limiti della dialettica sindacale. Facendo, quindi, eco a pratiche che si erano affermate, e si affermeranno di più nei mesi seguenti, nell'ambito del *movimento consiliare*[50]. Ora è difficile valutare quale fosse la consapevolezza degli scioperanti. Pare di poter dire, tuttavia, che si trattava di posizione marginale, nutrita probabilmente da una minoranza degli agenti in sciopero.

Ciò non toglie che la minaccia venisse presa molto sul serio. Anche la SNFT comunicava al ministero dell'Interno la volontà degli scioperanti di occupare le

[47] IBI, Telegramma dell'Ispettore Malinverno al ministero dell'Interno, 7 giugno 20

[48] IBI, Telegramma dell'Ispettore Malinverno al ministero dell'Interno, 8 giugno 20

[49] IBI, Telegramma dell'Ispettore Malinverno al ministero dell'Interno, 10 giugno 20

[50] Un'efficace sintesi in V. CASTRONOVO, *La storia economica*, in R. ROMANO, C. VIVANTI (a cura di) *Storia d'Italia. Dall'Unità a oggi*, Vol. 4, t. 1, p. 245. «Alla base del "movimento consiliare"[.] agiva [.] una concezione del conflitto di classe del tutto nuova e peculiare. Essa non solo scontinava dal quadro tradizionale della prassi sindacale, per investire direttamente il potere di decisione dell'imprenditore in fabbrica [...], ma tendeva pure a collegarsi [. .] con la crisi rivoluzionaria in atto in Europa». Sul tema si veda P. SPRIANO, *L'occupazione delle fabbriche. Settembre 1920*, Torino, Einaudi, 1964². Sull'esperienza consiliare a Brescia, si veda G. PORTA, R. ROVETTA, *L'occupazione delle fabbriche a Brescia. Settembre 1920*, Brescia, Grimau, 1971.

stazioni e di impadronirsi della linea[51]. Giuseppe Ottone amministratore delegato della nazionale descriveva una manifestazione, tenutasi in Iseo. Nella sua descrizione sono ravvisabili i tratti della *jacquerie*.

> Giovedì 5 corrente ci furono da parte degli scioperanti manifestazioni contro una processione religiosa che si svolgeva a Iseo, ieri un gruppo di scioperanti inscenò per le vie di quella città una dimostrazione di carattere prettamente sovversivo, al canto di "Bandiera Rossa" e con grida ostili e minacciose contro il Direttore di Esercizio

Non era tutto:

> in un comizio del Comitato di agitazione (tutto composto da esaltati socialisti) fra i progetti enunciati vi fu quello di assalire la Direzione e l'abitazione del Direttore, appiccarvi il fuoco, trasportare la Direzione alla sede del Sindacato, e cominciare senz'altro l'esercizio diretto, e c'[era] la piena conformità di vedute e di azione con quanto [era] stato ieri praticato a Lovere (Lago d'Iseo) dove una Commissione di operai penetrata, di sorpresa, nell'ufficio del Direttore dello stabilimento Gregorini, lo [aveva] ferito e si [era] impossessata dell'azienda

L'agitazione sulla ferrovia camuna riaccese anche il malcontento dei dipendenti della Società di Navigazione sul lago d'Iseo. S'è visto come la Navigazione fosse stata oggetto di aspre critiche da parte dell'opinione pubblica locale. Tra le voci che si erano alzate vi era stata anche quella del personale. Di fronte alla manifesta volontà di dismettere il servizio passeggeri, i dipendenti avevano proposto di gestire il servizio in forma cooperativa. Il sindacato aveva operato dei sondaggi presso la Deputazione provinciale di Brescia, erano stati consultati i comuni rivieraschi, sollevando anche qualche interesse, ma la proposta fu lasciata cadere[52]. Ora, nel prevalente clima di scontro, la questione si poneva in termini più radicali. Se ne faceva interprete lo stesso ministro dell'Interno, per voce del sottosegretario. Apprendiamo così che «Società Navigazione Lago d'Iseo ceduta parte materiale natante alla ditta Franchi Gregorini malgrado diffida di questo ministero a non dare esecuzione cessione stessa senza suo preventivo assenso personale». Il personale era convinto che il passo ulteriore sarebbe stato il licenziamento di gran parte degli agenti. L'intento dei dipendenti era, dunque, quello di «iniziare sciopero minacciando di impossessarsi violentemente materiale natante per continuare servizio proprio conto[53]».

[51] ACS, PS, 1920, b 98 Lettera dell'amministratore delegato della SNFT al ministero dell'Interno, s d ma del 7 giugno 1920
[52] ASPBs, b. 947, *Navigazione sul Lago d'Iseo. Affari diversi*. Lettera del Sindacato Nazionale dei Ferrovieri Secondari di Lovere alla Deputazione provinciale di Brescia, 11 gennaio 1920 e comunicazione del Segretario generale della Provincia di Brescia al presidente della Deputazione, 14 gennaio 1920
[53] ACS, PS, 1920, b 98 Telegramma del sottosegretario al ministero dell'Interno alla prefettura di Brescia, 18 giugno 1920

Il 19 giugno il movimento si ampliava. Iniziava lo sciopero dei ferrovieri delle linee secondarie. Ciò costituiva un notevole rafforzamento dei ferrovieri scioperanti. Nei giorni seguenti si unirono anche i dipendenti della Società Elettrica Bresciana[54]. Aveva spinto a generalizzare il moto rivendicativo la constatazione dei ritardi e dei tentativi della società di sfuggire al dettato legislativo che imponeva la piena applicazione dell'equo trattamento. L'agitazione aveva lo scopo di dare pratica attuazione a conquiste sancite per legge ma mai concesse, anche nel tentativo di scuotere il governo dalla sua apatia[55].

Il fronte sindacale si infoltiva e si radicalizzava il confronto, d'altra parte sempre più evidente era il disagio dell'opinione pubblica, con la conseguente richiesta alle autorità politiche di interventi. La stampa aveva ospitato delle prese di posizione preoccupate già nella prima metà di giugno[56]. Si è già detto delle difficoltà che l'autorità di pubblica sicurezza incontrava nel racimolare forze adeguate al mantenimento dell'ordine pubblico e per scortare i convogli. Appare singolare che i ferrovieri dello stato, invece, paventassero interventi militari in grande stile e preparati nella totale segretezza[57].

Il 25 giugno si tenne a Edolo una pubblica assemblea. Enti locali, notabilato, industriali e commercianti, gli stessi lavoratori esprimevano la somma preoccupazione per uno sciopero di cui non era dato scorgere la soluzione. L'assemblea, convocata dal locale commissario prefettizio, si era tenuta nonostante la prefettura avesse sconsigliato ai comuni di parteciparvi[58]. Nel telegramma che si decise di inviare al ministero dell'Interno si denunciavano le «immeritate sofferenze» inferte alla Valcamonica. L'estrema difficoltà ad effettuare i trasporti obbligava ad interrompere i «lavori edilizi riattamento plaghe devastate dalla guerra colla

[54] «La provincia di Brescia», 22 giugno 1920
[55] «Brescia Nuova», 26 giugno 1920 Il segretario dei ferrovieri secondari Meneghini illustrava le richieste della categoria Vi era da applicare la «retroattività di tutte le norme di Equo Trattamento, sebbene sancito da diversi decreti non [era] completa Non si [volevano] liquidare gli arretrati agli avventizi, ai licenziati, ai dimissionari, alle famiglie dei morti Non si [voleva] dare la retroattività per i congedi del 1919» e ancora «della pensione agli anziani non si parla[va] tratta[va]si di agenti di 60, 65, 70 e 75 anni, con 20, 15, 30, 35, e fino a 40 anni di servizio» Il sindacato, al fine di sistemare gli anziani, si era detto disposto ad accettare che vi fossero dei «lievi sacrifici da parte degli agenti tutti»
[56] «La Provincia di Brescia», 8 giugno 1920 Il camuno notaio Zuelli si meravigliava del, a suo dire, disinteresse mostrato dalla stampa locale Non si vedevano soluzioni, la Prefettura si mostrava inadempiente Da parte sua il servizio automobilistico della ditta Bottarelli non era in grado di far fronte a tutto il traffico della Valcamonica
[57] «Brescia Nuova», 27 giugno 1920 Presso la Camera del Lavoro di Brescia i ferrovieri dello stato approvarono, il 17 giugno, un ordine del giorno di solidarietà con i lavoratori della rete camuna, in cui si diceva, fra l'altro, «venuti a conoscenza del continuo trasporto di munizioni nel modo più segreto [..] per ignote destinazioni, [..] trasporti di merce che ven[iva]no effettuati attraverso il raccordo Franchi-Tempini, per la linea di Iseo, dove nostri compagni ferrovieri [erano] in isciopero, delibera[va]no [...] di boicottare i detti raccordi sino a quando non si [fosse] ottenuto il controllo della merce esistente nei carri stessi, tanto nell'entrata quanto nell'uscita»
[58] ACS, PS, 1920, b 98 L'ispettore Malinverno giudicava l'iniziativa del commissario prefettizio di Breno «sconveniente» (dispaccio telegrafico, 26 giugno 1920)

prospettiva numerosi profughi senza tetto ricovero per altro inverno». Le industrie e tutta l'economia della valle erano in pericolo. La prospettiva di un incremento della disoccupazione appariva realistica. Il documento non intendeva entrare nel merito della vertenza, anche se stava a cuore la sorte dei ferrovieri. Si invitava il «governo disporre perché [fosse] ripristinato urgenza servizio ferroviario Valle Camonica e [fosse risolta] prontamente vertenza con sentimenti assoluta equità[59]».

Il problema consisteva nel come porre fine a quella situazione. Il periodico socialista bresciano ironizzava, a 24 giorni dall'inizio dello sciopero, su un mediatore inviato da Roma, si diceva dotato di ampi poteri decisionali, che ben presto aveva gettato la spugna[60]. Il primo di luglio Pietro Fava interveniva sulle colonne de «La Provincia di Brescia». Egli esponeva le note posizioni degli scioperanti. I lavoratori della SNFT erano, a suo dire, trattati come nel 1908 quando vi erano solo 24 chilometri di linea, mentre ora erano 150. La società non teneva conto della funzione effettivamente svolta dagli agenti nell'inquadramento del personale. Fava riteneva, poi, che il macchinista, la cui vicenda aveva costituito il *casus belli*, avesse compiuto un legittimo atto di ribellione. La locomotiva affidatagli, il cui combustibile era la legna, sottoponeva, infatti, ad «un lavoro enorme», non riconosciuto. Due giorni dopo il comitato d'agitazione dello sciopero dei secondari approvava un ordine del giorno in cui ribadiva le motivazioni dell'azione di lotta e sottolineava che lo sciopero era stato inevitabile: «non era più possibile frenare una massa con delle promesse dopo 18 mesi di attesa lunga ed impaziente». Entrambi gli interventi si configuravano quale tentativo di dialogo con un'opinione pubblica esasperata. Ciò era necessario, stante la defezione del personale impiegatizio e dei prevedibili malumori degli stessi agenti della ferrovia, oltre che la netta chiusura della Società Nazionale.

Agli inizi di luglio si verificava un ulteriore incrudimento della vertenza. Risultavano accentuati il disagio delle popolazioni e il timore degli scioperanti di dover chiudere la vertenza in passivo. Due episodi quasi contemporanei danno il senso dell'acuirsi della tensione. Nella serata del 7 luglio «un numeroso gruppo di cittadini» si recò alle stazioni di Breno e di Cividate ad intimare ai ferrovieri la ripresa del servizio. Pare che le iniziative estemporanee originassero dall'«atteggiamento spavaldo» di taluni ferrovieri[61]. Il giorno precedente, alle 7 del mattino, il treno, uno dei pochi che si era riusciti a organizzare, si stava recando alla stazione di Borgo San Giovanni per caricare generi alimentari da portare in Valcamonica. A due chilometri

[59] IBI. Telegramma da Edolo al ministero dell'Interno, 26 giugno 1920.
[60] «Brescia Nuova», 19 giugno 1920. Il Commendator Benedetti, funzionario mandato dal ministero dei Lavori Pubblici era tornato a Roma perché doveva concordare ciò che poteva fare. Eppure «Si diceva con ampi poteri». Il Benedetti aveva consigliato. In attesa di suo ritorno dalla capitale, di riprendere il lavoro.
[61] ACS, PS, 1920, b. 98. Telegramma della prefettura di Brescia al ministero dell'Interno, 8 luglio 1920. Si veda anche «La provincia di Brescia» e «La sentinella bresciana» dell'11 luglio.

dalla stazione fu fatto arrestare. Sulla linea, da parte di «ignoti era stato fatto esplodere ordigno ed altro trovatosi inesploso[62]». Anche la relazione inviata dal capo drappello di un gruppo di militari, inviati in loco, al Comando in capo del Dipartimento Marittimo di Venezia ci restituisce lo stesso clima esasperato. Si trattava di 4 sottufficiali e di 7 militari inviati su richiesta della prefettura di Brescia. Presentatisi a Lovere il 31 giugno, dovevano mettersi a disposizione della Società di Navigazione per organizzare i collegamenti tra l'alto lago e Sarnico. Ben presto si erano resi conto che si trattava di sforzo vano: «a Lovere, come in tutte le piccole città appartenenti alla provincia di Bergamo, il contegno violento e minaccioso del personale scioperante della Società e di teppisti del luogo, con invettive e minacce impedirono di eseguire qualsiasi utile servizio». Lo stesso «direttore della Navigazione per evitare danni al materiale e conflitti cruenti fra noi, decisi a fare il nostro dovere e gli scioperanti scalmanati, prima protestò alla Prefettura per la mancanza di forza pubblica, dopo, chiese ed ottenne dal Signor Prefetto di Brescia l'ordine di sospendere il servizio lagunare già iniziato[63]». Nel frattempo gli impiegati, che da giorni avevano ripreso il lavoro domandavano protezione[64] mentre i socialisti di Pisogne richiedevano che finalmente si facesse qualcosa a favore delle buone ragioni degli scioperanti[65].

Attorno alla metà di luglio la situazione delle comunicazioni con la Valle Camonica si alleggeriva. Dal 17 si era riusciti a organizzare una coppia di treni da e per la valle. Prestavano servizio esclusivamente degli avventizi. Non v'era più bisogno del personale del Genio Militare[66]. Questo fatto confermava la Società

[62] IBI, Dispaccio telegrafico della prefettura di Brescia al ministero dell'Interno, 6 luglio 1920. «Trattavasi due projettili 37 millimetri ed in quello inesploso [era] stata rinvenuta cartuccia gelatina debitamente innescata però miccia erasi spenta». Ne dava notizia anche la «La Sentinella di Brescia» del 7 luglio. Il macchinista si rendeva conto che la «linea era ingombra di sassi e di rottami», il filo del telegrafo giaceva sulle rotaie spezzato. Aveva provocato l'esplosione un proiettile di artiglieria di piccolo calibro a cui era stata collocata una miccia al posto della spoletta.
[63] IBI. Relazione al Comando in capo del Dipartimento Marittimo di Venezia [s.d]. L'accompagnatoria, indirizzata dal ministero della Marina al ministero dell'Interno, è datata 10 luglio 1920. Il prefetto di Brescia si rese conto dell'impossibilità, per carenza di forza pubblica, di svolgere il servizio tra Sarnico, Pisogne e Lovere. Servizio che era «indispensabile per il rifornimento della popolazione della Valcamonica, [si pensò allora] di attuare, con mezzi militari, il servizio della Ferrovia secondaria Brescia-Iseo-Edolo, ordinandoci, a mezzo del Commissario di P. S. di Iseo, di raggiungere questa località». A Iseo prestarono servizio per pochi giorni, quindi furono richiamati.
[64] IBI. Telegramma Impiegati Ferrovia Brescia Edolo al Ministero dell'Interno, 13 luglio 1920. «Impiegati Ferrovia Brescia Edolo non aderenti sciopero, protesta[va]no vivamente presso codesto On Ministero per insufficiente sicurezza contro minacce e ingiurie agenti scioperanti declina[va]no ogni responsabilità per quanto [sarebbe potuto] accadere se dovendo [sic] provvedere da sé stessi alla loro tutela».
[65] IBI. Il 13 luglio la sezione socialista di Pisogne inviava un telegramma al Ministero dell'Interno in cui, accanto alla solidarietà per i lavoratori in sciopero, si sottolineava la pericolosità del clima che si era andato instaurando. Il 15 il presidente della Società Operaia di Edolo, diceva dell'«imponente comizio» colà tenutosi il giorno prima, in cui si era espressa la grande preoccupazione circa probabili «gravissimi disordini causati disoccupazione sospensione lavori Ponte di Legno serrata industrie metallurgiche legnami commerci».
[66] IBI. Telegramma del prefetto al Ministero dell'Interno, 17 luglio 1920.

Nazionale nella sua intransigenza. Il 13 luglio la società aveva deciso di operare 15 licenziamenti[67]. In un incontro promosso dalla Deputazione provinciale con le rappresentanze politiche provinciali e i dirigenti delle società esercenti i servizi di trasporto, l'ingegner Osvino Ranieri Tenti, direttore dell'esercizio di Iseo, aveva mostrato la più recisa chiusura nei confronti degli scioperanti: la vertenza interessava il personale ed il governo, non la società. Egli non riusciva a cogliere il motivo per il quale il personale persisteva «a non voler sottostare al parere della Commissione dell'E. T. [68]».

Davano forza al rifiuto di trattare della società la conclusione degli scioperi nelle altre aziende di trasporto. I dipendenti della SEB riprendevano il lavoro[69] e terminava anche lo sciopero dei ferrovieri secondari[70]. Lo sciopero della rete camuna continuava, mentre il servizio, come s'è visto, riprendeva sia pure parzialmente, con personale avventizio che aveva sostituito quello di macchina e viaggiante. Le autorità di pubblica sicurezza non avevano dubbi: l'agitazione continuava poiché la SNFT persisteva, «con rigore che veramente appar[iva] eccessivo di fronte allo spirito di conciliazione delle altre Società», a mantenere assolutamente i quindici licenziamenti decisi. Non era un atteggiamento lungimirante, anche in considerazione del fatto che «gli scioperanti [avrebbero accettato] anche un grave provvedimento disciplinare in sostituzione». Per il contesto in cui [era] espressa questa valutazione, appare verosimile. Si andavano smorzando quei segnali di solidarietà offerti dai compagni delle altre aziende secondarie e tranviarie. Nel contempo, come osservava «La Provincia di Brescia», la lotta ad oltranza, con i suoi effetti sulle condizioni delle popolazioni locali, aveva fatto sì che la benevolenza espressa dall'opinione pubblica nei loro confronti andasse indebolendo gli atteggiamenti di solidarietà[71].

Nella seconda metà di luglio si verificarono degli episodi significativi di una condizione di estrema tensione. A Bornato nottetempo fu fatta esplodere «una cartuccia di dinamite che [danneggiò] rotaie». Riparato il lieve danno, la linea fu immediatamente riaperta. Nella notte tra il 21 e il 22 i carabinieri che sorvegliavano la linea videro, presso il cimitero di Iseo,

[67] ASPBs, b 839 *Ferrovia [ ] cit , Sciopero del personale* Lettera della SEB alla Deputazione provinciale di Brescia, 17 luglio 1920 La Società Elettrica Bresciana comunicava alla Deputazione provinciale che, appellandosi, come la SNFT, all'articolo 115 del Testo Unico, aveva deciso di aprire «le iscrizioni per assumere vecchio e nuovo Personale» In altre parole gli agenti della SEB erano tutti virtualmente licenziati e avrebbero dovuto ripresentare domanda per l'assunzione Il personale aveva lasciato passare il termine del 15 luglio fissato dalla direzione per la ripresa del lavoro e la misura era entrata in vigore

[68] IBI. Verbale della riunione tenutasi nei locali del consiglio provinciale di Brescia il 6 luglio 1920.

[69] IBI Il 24 luglio la Società dava notizia alla Deputazione provinciale di Brescia che «il sevizio tramviario [era] stato ripreso su tutte le linee»

[70] ACS, PS, 1920, b 98 Telegramma dell' Ispettore Generale Reggente della Prefettura di Brescia al Ministero dell'Interno, 22 luglio 1920

[71] «La Provincia di Brescia», 11 luglio 1970

> alcuni individui rimasti sconosciuti con evidente intenzione commettere attentato e spararono in aria tre colpi fucile Contro dette sentinelle furono lanciati sassi senza colpirle Stessa notte alle ore 24 [...] sconosciuti tentarono avvicinarsi al deposito locomotive alla stazione di Edolo con evidente scopo sabotaggio e la sentinella sparò un colpo di fucile fugandoli Accorsi tre carabinieri i fuggitivi esplosero tre colpi rivoltella contro militi che risposero col moschetto Sconosciuti dileguaronsi nella campagna[72].

Il 30, poco dopo mezzanotte, in una località del comune di Iseo, i binari furono danneggiati dall'esplosione di un tubo di gelatina. I danni furono presto riparati e al mattino poté transitare il treno diretto in Valle Camonica. La notte precedente erano stati trovati due tubi di esplosivo posti nelle adiacenze della stazione della Società Nazionale di Borgo San Giovanni, in città. I carabinieri avevano evitato il compiersi dell'attentato mettendo in fuga i malintenzionati[73].

L'episodio più significativo fu quello che svolse il 29 luglio presso la stazione di Iseo. Alcune donne, mogli e congiunte dei ferrovieri in sciopero con bambini, cercarono di impedire che il convoglio diretto in valle potesse lasciare la stazione, «gettandosi sul binario». Furono allontanate dai carabinieri ma, nel frattempo, un gruppo di «scioperanti sconosciuti tentò togliere rotaie». Il tentativo fu sventato e i danni immediatamente riparati: in tal modo il treno potè partire. La manifestazione continuò e vi furono degli scontri fisici con dei feriti lievi[74]. In quell'occasione gli impiegati denunciarono «un [...] attentato alla libertà del lavoro con minacce». Asserivano che era stato loro impedito di riprendere il lavoro[75]. Le indagini avevano individuato un agente ferroviario quale responsabile dei disordini. Indiziato anche per alcuni attentati sulla linea, fu arrestato.

Lo sciopero continuava, ma i segni di logoramento si infoltivano. Gli atti di violenza, espressione di una minoranza, ma ancora di più l'episodio delle donne sulle rotaie, vera e propria icona socialista, esprimevano il carattere drammatico di tale situazione. Il servizio, sia pure in misura ridotta, era ripreso[76]. Venivano meno solidarietà che pure avevano accompagnato gli inizi dell'agitazione, il quadro sindacale sul fronte ferroviario segnava una certa stasi. La soluzione poteva venire da un forte movimento che trascinasse fuori dalle acque infide e limacciose di cui gli attentati erano indice. E così fu, almeno parzialmente.

[72] ACS, PS, 1920, b. 98 Telegramma espresso di stato dalla prefettura di Brescia al Ministero dell'Interno, 22 luglio 1920

[73] «La Sentinella bresciana», 31 luglio 1920

[74] ACS, 1920, PS, b 98 Telegramma dalla prefettura di Brescia al Ministero dell'Interno, 30 luglio 1920

[75] IBI Telegramma dalla prefettura di Brescia al Ministero dell'Interno, 31 luglio 1920. Per altro si trattava di un piccolo gruppo di impiegati che non si erano recati al lavoro. Lo stesso direttore dell'esercizio affermava trattarsi di atto di solidarieta mascherato

[76] Lo riconosceva anche «Brescia nuova», 7 agosto 1920· «La Nazionale compie un servizio ridotto, - *merci con la R. Marina*- che l'autorità dovrebbe ritirare invitando la Nazionale a far servizio col proprio personale- *viaggiatori con pochi sbarbatelli* non autorizzati, che l'autorità non dovrebbe permettere viaggiassero» (corsivo nell'originale)

La Società Nazionale era stata indotta a ridurre da 15 a 5 gli agenti da licenziare[77]. Nel contempo aveva intimato la ripresa del lavoro. Il personale della Brescia-Iseo-Edolo, della Iseo-Rovato e della Soresina-Soncino decise di continuare l'agitazione nell'assemblea del 3 agosto. Il giorno successivo ricevette la solidarietà delle altre categorie. Vi sarebbe stata un'autotassazione sui salari, la somma raccolta sarebbe stata devoluta agli scioperanti. Inoltre, si iniziava la preparazione dello sciopero generale provinciale. Anche i ferrovieri dello Stato facevano sentire la loro voce. Lo sciopero sulla ferrovia camuna, che durava da 71 giorni, doveva ricevere l'attenzione di tutto il movimento sindacale italiano. Si ipotizzava una fermata anche del personale dello Stato sulla linea Verona-Treviglio. Da subito si doveva sospendere il servizio sulla Brescia-Rovato, compresi i raccordi degli stabilimenti Tempini e Franchi. L'ordine del giorno proponeva anche una sottoscrizione nazionale.

Il 7 si tenne un comizio per sostenere le ragioni dei ferrovieri della Società Nazionale. Tra i relatori Pietro Fava. Sarebbe stato inviato alla direzione della società un ultimatum per ottenere la riammissione dei licenziati. In caso contrario, informava l'ispettore aggiunto della Prefettura di Brescia, si minacciava la

> proclamazione sciopero generale Brescia provincia con partecipazione contadini al quale scopo pomeriggio lunedì sarebbero convocati consigli leghe Tutti operai [avrebbero rilasciato] stasera su paghe una lira per soccorso scioperanti che versa[va]no gravi strettezze Sezione sindacato ferrovieri Stato [aveva] inviato sindacato Bologna telegramma richiedendo per lunedì invio compagno con istruzioni Ieri conferito Direttore Raineri che si [era] trincerato dietro propria incompetenza per modificare licenziamenti disposti soggiungendo come al solito poter decidere in proposito solo il consigliere delegato della società Comr. Ottone [Mentre scriveva gli era giunta notizia dal ministero dei Lavori pubblici notizia della] riduzione licenziamenti a due e richiam[ava] subito ferrovieri per nuove trattative[78].

La società, dunque, con atto di parziale resipiscenza, riduceva a due soli agenti il provvedimento di esonero. Agli scioperanti non bastava. Si andava verso lo sciopero provinciale e, forse, verso agitazioni di più ampia portata. Infatti risultava che si intendesse allargare la sospensione del lavoro ben oltre il tratto Verona-Treviglio delle Ferrovie dello Stato «forse fino astensione completa[79]». In quel caso la situazione si sarebbe fatta molto difficile. L'Ispettore Malinverno aveva condotto dei sondaggi: la riattivazione dei convogli con personale non scioperante e militare sarebbe stata estremamente difficoltosa. «Autorità ferroviarie con cui [avevo] preso accordi [...] mi informa[vano] che [sarebbe stata] assai difficile risoluzione subito prevedendosi che anche personale fedele il quale [aveva] appreso assai

[77] «La Provincia di Brescia», 7 agosto 1920. I licenziati erano Enrico Alvisi, Pietro Fava, Augusto Biondi, Placido Poli, e Carlo Staurenghi

[78] ACS, PS, 1920, b. 98. Telegramma dell'ispettore reggente la pretettura di Brescia al Ministero dell'Interno, 7 agosto 1920.

[79] IBI. Dispaccio telegrafico dalla Pretettura di Brescia al Ministero dell'Interno, 8 agosto 1920.

sfavorevolmente recenti provvedimenti Direzione Generale Ferrovie in vantaggio anche coloro che scioperarono scorso giugno si [sarebbe astenuto] per evitare noie[80]». L'appoggio fornito dai ferrovieri delle Ferrovie dello Stato agli scioperanti delle reti della SNFT faceva la differenza. Era necessaria la riassunzione degli agenti licenziati, prima che si verificasse un devastante sciopero generale nazionale[81].

Le considerazioni dell'ispettore generale reggente della Prefettura furono condivise. Si giunse, in tal modo, all'atto con cui il ministro dei Lavori Pubblici imponeva alla società la riassunzione di tutti gli agenti, tranne uno, il ferroviere per il quale era in corso procedimento giudiziario[82]. Dopo 78 giorni, il 9 agosto 1920, terminava lo sciopero che aveva di fatto bloccato i traffici per la Valcamonica per vari giorni, con notevoli danni al servizio[83].

Varie valutazioni, anche critiche nei confronti della Società Nazionale, avevano spinto il governo alla decisione. La minaccia, poi, di un ulteriore sciopero ferroviario che rischiava di coinvolgere non solo le linee locali spinse il governo alla concessione[84]. Conveniva sull'opportunità del comportamento del ministro «Il Cittadino di Brescia»: non si era trattato di cedimento di fronte ai rossi, bensì di un atto di responsabilità[85].

La reazione della SNFT fu netta. Non aveva nulla da rimproverarsi. Essa era stata l'unica a rispettare i patti. Il ricorso all'articolo 115 del R. 9 maggio 1912 n° 1447 era perfettamente legittimo. L'imposizione subita dal governo non andava accettata: il Consiglio d'amministrazione decise di ricorrere presso la IV sezione del

[80] IBIDEM.

[81] IBIDEM. «Ciò stante [aveva] espresso S. E. Ministro Lavori Pubblici che ad evitare nuovi danni sciopero e nello stesso interesse prestigio e disciplina a società sarebbe [stato] assai più opportuno costringere questa a cedere subito anziché dopo sciopero generale con quelle pressioni energiche che [sarebbero state] ritenute del caso presso amministrazione centrale società.

[82] «Il Cittadino di Brescia», 10 agosto 1920. In un ordine di servizio dell'8 luglio i licenziati erano 15, di cui 2 avventizi. Il 2 agosto erano 5. Si veda M. BOTTI, E. QUARENGHI, *La cà* [...] cit., pp. 28-29. La disponibilità della SNFT a portare a 2 gli esonerati, di cui parlava la stampa, era un'offerta di mediazione della direzione, ma era caduta di fronte al rifiuto del personale di riprendere il lavoro.

[83] ASPBs, b. 844. *Esercizio della linea*. Liquidazione conto compartecipazione con la Provincia di Brescia dal 1 luglio 1919 al 30 giugno 1920 e dal 1° luglio 1920 al 30 giugno 1921. I prodotti mensili della Brescia-Iseo-Edolo subirono un drastico ridimensionamento. Nel mese di giugno del '20 gli introiti per il servizio passeggeri furono nulli, il servizio merci fruttò solo 6 499 lire. I prodotti complessivi di quel mese si attestarono a lire 6 517,94. Nel mese di aprile erano stati di L 304 911,74, in maggio di 212 987,34 lire. Finito lo sciopero i prodotti risalirono. In agosto furono di 341 860,57 lire, di 391 795,17 in settembre

[84] «La sentinella bresciana», 10 agosto 1920, riportava dalla «*Tribuna* le motivazioni che erano all'origine delle deliberazioni governative». Si trattava di uno sciopero che durava da più di 70 giorni, la cui soluzione era ostacolata anche dalla «dura resistenza» della società. La cessazione dei traffici in Valcamonica aveva comportato la crisi delle industrie non in grado di disporre delle materie prime. Infine, l'utilizzo del personale militare non era stato per nulla risolutivo.

[85] «Il Cittadino di Brescia», 14 agosto 1920. L'unico rammarico era motivato dal trattamento riservato a coloro che non erano scesi in sciopero. Non riconosciuti dal governo e oggetto del disprezzo dei loro compagni.

Consiglio di Stato[86]. Il contenzioso era parte di un più complesso lavorio inteso a rendere inattiva la legge dell'equo trattamento. Essa era considerata una iattura economica, il grimaldello con cui il governo si ingeriva nel libero gioco economico. La commissione centrale dell'equo trattamento era, a giudizio della moderata «Sentinella», né più né meno, «un disastro[87]». In virtù di tale normativa si erano parificati stipendi, inquadramento e caro viveri. Le società esercenti, che avrebbero dovuto agire sul mercato, avevano ricevuto 200.000.000 di lire di sovvenzioni. Era la via perigliosa degli automatismi e delle protezioni statali. Vi era, addirittura, chi ardiva spingersi a sostenere la necessità dell'adeguamento automatico del caro viveri.

Da parte loro i ferrovieri della rete camuna non ottennero risultati tali da motivare trionfalismi. Nel vuoto di informazioni in merito, è dato di ipotizzare un risultato modesto. Ne dava testimonianza indiretta il giornale socialista bresciano[88]. Dopo la «dura lezione» dello sciopero di 78 giorni, la società era stata sconfitta. Il giornale parlava in proposito dei licenziamenti che la società non aveva potuto operare. Non v'era cenno ad altre conquiste. Oltre al resto, permanevano, e si denunciavano, atteggiamenti autoritari che legittimavano una nuova agitazione che, tuttavia, i lavoratori non indicevano, per il momento, per senso di responsabilità. In realtà, in settembre si era paventata un'altra agitazione. Questa volta si sarebbe trattato dell'occupazione delle linee. Il ministro dell'Interno ne scriveva alla prefettura preoccupato, ma nulla accadde[89]. Nell'agosto dell'anno successivo fu presentato, a firma di Pietro Fava, un memoriale alla commissione centrale dell'equo trattamento in cui, come non mancava di osservare l'amministratore delegato, si riprendevano le rivendicazioni che erano state all'origine dello sciopero[90]. La lunga lotta dei ferrovieri ebbe anche uno strascico nelle aule del tribunale, ma il processo si era «sgonfiato» e le pene erano state poco più che simboliche[91].

---

[86] VCAM, Vol. 5, 26 novembre 1920, pp. 297-298. Apprendiamo che lo sciopero sulla Soresina-Soncino «ebbe la stessa origine, durata e soluzione di quello del personale della rete di Valle Camonica». Sulla linea Orbetello-Porto Santo Stefano l'astensione dal lavoro fu dal 1° al 16 giugno e dal 22 giugno al 3 luglio «per solidarietà con gli scioperanti di altre ferrovie».
[87] *L'iniquo trattamento*, in «La Sentinella bresciana», 21 agosto 1920.
[88] «Brescia nuova», 25 settembre 1920.
[89] ACS, PS, 1920, b. 98. Dispaccio telegrafico Ministero dell'Interno a Prefetto Brescia 19 settembre 1920. Il ministro suggeriva di occupare «le due stazioni estreme od almeno una di esse e sospendere distribuzione energia elettrica in modo da impedire funzionamento intera linea anche se altre stazioni [fossero state] occupate dai ferrovieri». Dalla prefettura si rispondeva, il 20 settembre, che la linea non era elettrica, bensì a vapore. Tale peculiarità richiedeva dei comportamenti che richiedevano una grande disponibilità di uomini. «Per questo occorre[va], [...] almeno una compagnia di truppa che, data gravissima scarsità forze militari questo centro, [era] assai pericoloso allontanare nei momenti attuali stop In relazione ai moti agrarii, che pure comincia[va]no in forma grave in questa Provincia».
[90] ASNFTMi, b. 41, *Sandri. Amministrazione centrale*. Lettera dell'amministratore delegato della SNFT al ministero dei Lavori pubblici, 1° agosto 1921.
[91] Così il «Monte Orfano, 20 febbraio 1921, citato in M. BOTTI, E. QUARENGHI, *La cà [...]* cit., p. 31: «Il Tribunale condannò qualcuno [...] a semplice ammonizione con legge del perdono e la non iscrizione al casellario giudiziario ed assolse gli altri».

Nei mesi successivi la forza sindacale dei ferrovieri appariva seriamente fiaccata. Il 1° maggio del 1922 si era svolto uno sciopero che aveva dato modo alla direzione di mostrare la propria forza. Essa aveva distribuito ammende, mentre era stato premiato il «gruppo di fedeli[92]». Si ha la sensazione di un lento cedimento. Con l'avvento del fascismo si verificò una soluzione di continuità nelle relazioni sindacali, anche sul tema dell'equo trattamento. Nel novembre del 1923 l'amministratore delegato della SNFT illustrava al Consiglio il «nuovo equo trattamento[93]». In virtù del decreto legge del 23 ottobre 1923 n° 2311, dal 1° gennaio 1924 si lasciava

> al libero accordo delle parti la determinazione del trattamento del personale. Soltanto quando l'accordo non [fosse stato] raggiunto, mediante concordato, la determinazione del trattamento del personale [era] deferita ad un Collegio arbitrale, composto da 5 a 7 membri, a seconda che l'azienda [avesse] più o meno di 300 agenti: tre o due membri [erano] nominati da ciascuna delle parti, ed il settimo od il quinto d'accordo, o, in difetto, dal Presidente della Corte d'Appello competente rispetto alla sede dell'azienda. Per le aziende che impieg[assero] meno di 25 agenti, la determinazione dell'organico [era] lasciata alla libera pattuizione delle parti.

Non si doveva, dunque, costituire la commissione per la Soresina-Soncino, che aveva meno di 25 agenti. Il decreto prescriveva, inoltre, che i nominativi dei rappresentanti del personale in un primo momento fossero designati dal ministero dei Lavori Pubblici. Inoltre, l'eventuale arbitrato intorno alle condizioni del personale avrebbe dovuto «tener conto delle condizioni economiche locali, di quelle finanziarie dell'azienda, dei requisiti per l'ammissione del personale e del servizio che esso [doveva] prestare: in ogni caso il trattamento complessivo del personale per ciascuna azienda non [sarebbe potuto] essere più oneroso di quello medio del quinquennio 1919-1923». A quel punto la notizia, che giunse un anno dopo, non suscitò particolari entusiasmi. Anzi, fu l'occasione per fare mostra di graziosa benignità. La IV^a sezione del Consiglio di Stato dichiarò «ingiustificato l'operato del Ministro che ordinò la riammissione dei quattro agenti dopo lo sciopero del 1920, e riconobbe fondato il denunziato vizio di eccesso di potere e per conseguenza [annullò] il provvedimento impugnato». Ora i ferrovieri sarebbero potuti essere legittimamente licenziati, tuttavia

> dopo tanto tempo, mutate le condizioni politiche del Paese, pressati dalle raccomandazioni di clemenza da parte del locale Direttorio Fascista che si [era] dichiarato garante del ravvedimento dei quattro agenti, [era] parso prudente tramutare il provvedimento di esonero in provvedimento

---

[92] ASNFTMi, b. 41, *Sandri [...]* cit., Lettera dell'amministratore delegato al direttore dell'esercizio di Iseo. Agli organizzatori, «istigatori», dello sciopero fu detratto il compenso di tre giornate lavorative, ai partecipanti, oltre alla giornata non pagata, fu comminata un'ammenda di mezza giornata, se avventizi sarebbero stati sospesi dal servizio per 15 giorni. A coloro che non avevano abbandonato il posto di lavoro fu concessa doppia paga del giorno di sciopero.
[93] VCAM, Vol. 5, 27 novembre 1923, pp. 365-366.

disciplinare con la proroga di un anno del termine normale per l'aumento di stipendio[94].

Era la pietra tombale sul *biennio bolscevico* e sui suoi strascichi. Era l'effetto della pacificazione autoritaria operata dal fascismo, che tanto entusiasmerà l'amministratore delegato della SNFT. La dialettica sindacale nella ferrovia camuna avrebbe assunto in seguito forme oblique, tutte interne e subalterne alle logiche politiche dei gerarchi e delle fazioni locali del partito fascista.

[94] IBI, 19 novembre 1924, p. 391. Si faceva riferimento a quattro agenti, in quanto per uno dei cinque licenziati non v'era stato l'imposizione della riassunzione da parte governativa

11

Tra le due guerre

Per più di una ragione l'avvento del fascismo si configurò come uno spartiacque anche nella storia della ferrovia camuna. Il quadro normativo entro cui la società agiva ne risultò modificato. Si prospettarono ipotesi di sviluppo delle concessioni della Nazionale, in rapporto ad un orientamento del regime, presto rientrato, alla privatizzazione delle ferrovie. Si apriva anche un periodo in cui i tratti positivi per la società parevano prevalere su quelli negativi. Un periodo che si concluse attorno al '29, quando nei bilanci aziendali si registrò un saldo passivo via via maggiore. Quando la mano pubblica prese a ripianare costantemente i deficit.

È noto che il fascismo esercitò un'azione molto dura nei confronti dei ferrovieri. La camera di Commercio di Brescia alla vigilia della marcia su Roma dava voce al contenzioso accumulato nei confronti dei lavoratori delle ferrovie.

> La questione del personale [ferroviario era] di capitale importanza [..] La mancanza di spirito di disciplina [era] stata rilevata anche dalle pubblicazioni ufficiali di questi ultimi tempi, le imposizioni che le organizzazioni sindacali dei ferrovieri fa[ceva]no periodicamente al Governo [erano] fatti noti «Il Personale ferroviario - scrive il Tajani [*La questione ferroviaria*, in «Problemi italiani» 15 febbraio 1922] per virtù di organizzatori forse più abili degli uomini politici che si [erano] succeduti a S Silvestro [aveva] acquistato uno straordinario valore politico [ ] il Ministro che [doveva] sottoscrivere un decreto [era] obbligato a chiedersi quale atteggiamento [avrebbe preso] il personale, e notisi che le questioni nelle quali il personale [aveva] motivo o pretesto di prendere un atteggiamento rappresenta[va]no il 90 per cento di quelle che si tratta[va]no Anche il semplice mutamento dell'orario di un treno altera[va] i turni di lavoro e gli agenti interessati [potevano] reclamare e all'occorrenza scioperare, il che dice tutto[1]».

Già il fallimento dello sciopero legalitario dell'agosto 1922 aveva dato la stura a misure di repressione nei confronti di molti quadri sindacali. Immediatamente si

---

[1] CAMERA DI COMMERCIO ED INDUSTRIA- BRESCIA, *Il problema ferroviario e la possibilità della destatizzazione*, Brescia, Tip. F. Apollonio e C, 1922, p. 10

erano avuti licenziamenti e una valanga di ammende pecuniarie inflitte ai ferrovieri. Fu cura del governo Mussolini, poi, di ridurre le possibilità di azione dei sindacati, e delle rappresentanze degli agenti delle ferrovie. Alla violenza squadrista si abbinò quella governativa. Organi di stampa, organizzazioni cooperative, sedi sindacali vennero ostacolati nella loro azione fino alla soppressione totale. Buona parte della costruzione del regime, con la chiusura degli spazi di azione politica entro i confini del Partito fascista, si esercitò contro i ferrovieri. La repressione determinò il peggioramento delle condizioni economiche del personale e l'abolizione di gran parte delle conquiste degli anni precedenti, innanzitutto il diritto di sciopero. Si giunse così all'autoscioglimento della Confederazione Generale del Lavoro, decisa dal Consiglio direttivo dell'organizzazione il 4 gennaio 1927[2]. L'atteggiamento del regime nei confronti dei ferrovieri, dello Stato ma anche di quelli delle ferrovie secondarie, si può così sintetizzare. Drastico ridimensionamento del personale[3]. Applicazione di un nuovo trattamento economico meno favorevole. Riorganizzazione della gestione delle Ferrovie dello Stato[4]. Agitando il mito dei *treni in orario*, il regime si disponeva anche a far pesare il potere politico contro la grande forza sindacale acquisita dai ferrovieri. Si trattava della modernizzazione, condotta dal regime con criteri autoritari e tecnocratici, del sistema delle comunicazioni.

Le relazioni sindacali nella Nazionale ne risultarono sconvolte. La nuova normativa dell'equo trattamento offriva alla società la possibilità di operare notevoli economie. Nel 1921 le spese per le retribuzioni erano ammontate al 24,4% delle spese totali[5]. Anche per il fatto che vi erano state più giornate di lavoro rispetto al turbolento 1920. Inoltre, si erano dovuti regolarizzare gli avventizi assunti per le sostituzioni degli agenti, causa le otto ore di lavoro e i turni di riposo del personale. Nel novembre del '22 si lamentava l'insufficiente «assegnazione alle aziende dei diritti supplementari [dovute alle] spese per i miglioramenti economici del personale». La Società Nazionale era stata costretta ad aumentare le tariffe passeggeri e bagagli, adeguandole a quelle delle Ferrovie dello Stato[6].

Nel 1924 la situazione era mutata. Non si era raggiunto l'accordo tra le parti circa il trattamento del personale della rete camuna e della Orbetello-Porto Santo

[2] F. DAMIANI, *Il Sindacato Ferrovieri Italiani dal Congresso di Bologna allo scioglimento della CGdL*, in M. ANTONIOLI e G. CHECCOZZO (a cura di), *Il sindacato ferrovieri [...]*cit., pp. 317-335. Si veda, anche per una panoramica generale, G. VALENTINUZZI, *Il sindacato in ferrovia nel ventennio fascista (1922-1943)*, in S. MAGGI e F. PAOLINI, (a cura di) *Il sindacato in ferrovia dal fascismo alle federazioni dei trasporti*, Venezia, Marsiglio, 2000.

[3] S. MAGGI, *Le ferrovie [...]* cit., pp. 165-169. Nel 1924 gli agenti delle Ferrovie dello Stato erano 174.140, mentre al 30 giugno 1922 erano 226.907. Gran parte degli esonerati erano legati ai partiti socialista e comunista.

[4] Ibi, p. 167. Nel 1924 si formò il nuovo ministero delle Comunicazioni che sovrintendeva alle ferrovie, alle poste e telegrafi, oltre che alla marina mercantile. Il consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sciolto nel 1922, fu ripristinato ma deteneva una funzione meramente consultiva.

[5] VCAM, Vol. 5, 14 gennaio 1922, p. 316

[6] Ibi, 16 novembre 1922, p. 339. Erano per altro in vigore degli adeguamenti tariffari dal 1° gennaio.

Stefano. I collegi arbitrali emisero «il loro lodo nei termini di legge», il 20 dicembre 1923. Gli stipendi e le paghe rimanevano al livello del 31 dicembre del '23, non subivano variazioni le competenze accessorie e risultavano decurtate del 10% circa le indennità di caro vita[7]. La reazione degli agenti fu ovviamente negativa. Il personale intraprese immediatamente «un'agitazione che [assunse] forme pubbliche a Brescia e qualche gravità sulla linea di Orbetello». L'amministratore delegato riferiva, peraltro, della rapida conclusione della protesta. L'azienda era stata, infatti, irremovibile. I ferrovieri dovevano farsene una ragione. La legge prevedeva aumenti non superiori all'onere medio del quinquennio 1919-1923. Agli agenti della Soresina-Soncino, esclusi dai meccanismi previsti dal decreto n° 2311 era stato, «applicato ad personam lo stesso trattamento stabilito per quello della Rete Camuna[8]».

Le rimostranze dei ferrovieri della rete camuna, oltre all'effimera agitazione, si manifestarono entro le forme imposte dal quadro politico dittatoriale. In particolare furono coinvolti Carlo Bonardi, liberale approdato al fascismo, e il personaggio più influente del fascismo bresciano, Augusto Turati.

La direzione centrale della SNFT fu oggetto, nel febbraio del '24, di pressioni da parte della Federazione provinciale delle Corporazioni Fasciste. Pressioni sostenute dal Turati e dal Bonardi. Si richiamava l'attenzione su «un certo fermento ravvisabile tra i ferrovieri della Brescia-Edolo». Di certo artatamente «montato». Sarebbe stato, tuttavia, opportuno che la società facesse delle concessioni, onde evitare che si giungesse a «qualche scomposta azione». Seguiva l'elenco delle elargizioni a cui l'azienda avrebbe potuto porre mano[9]. Si chiedeva alla società anche il riconoscimento di un'«indennità per maggior consumo di vestimenta». Infatti, in precedenza, ai capi stazione, ai gestori e agli applicati erano fornite le uniformi estive e invernali ad un costo pari al 30% del loro valore. Ora il lodo stabiliva che si offrissero solo i berretti, a metà prezzo.

L'amministratore delegato ribadiva, scrivendo ad Augusto Turati, la più netta chiusura[10]. Il lodo, se lo dovevano mettere in testa i dipendenti, rappresentava ciò che prima era deciso dalla commissione per l'equo trattamento. Di più: esso era «esecutivo e [andava] rispettato. Come una sentenza di Magistrato». Ottone scriveva, lo stesso giorno, anche a Carlo Bonardi. La Società Nazionale aveva rinunciato ai licenziamenti, resi possibili dalla legge, «su una linea dove al 1° gennaio 1919 si avevano 315 agenti in prova, e per le stesse categorie se ne [avevano] 508 al 1° gennaio 1924», per un servizio che non superava le 4 coppie di

[7] RDEI, p. 16

[8] VCAM, Vol. 5, 8 marzo 1924, pp. 377-378

[9] ASNFTMi, *Sandri*, b. 41. Confederazione delle Corporazioni fasciste, Federazione di Brescia, a Carlo Bonardi, 11 febbraio, 1924. Si proponeva, fra l'altro, di regolare l'indennità di caro viveri sulla base delle oscillazioni del cambio oro. La società sarebbe dovuta intervenire per alleviare la trattenuta di ricchezza mobile applicata ai salari. Si proponeva il ritorno agli aumenti biennali per gli agenti in servizio al 31 dicembre 1923, come avveniva in passato.

[10] Ibi, Lettera dell'amministratore delegato della SNFT ad Augusto Turati, 24 febbraio 1924

treni viaggiatori giornaliere. La società interpretava correttamente la normativa che, anche nella formulazione che le aveva dato il governo Nitti, stabiliva che gli organici avevano «valore soltanto per 5 anni». Il Regio Decreto n° 2311, che portava la firma, tra gli altri, di Mussolini, giungeva ad escludere che «nel passaggio dal quinquennio all'attuale potesse considerarsi diritto acquisito l'appartenenza al personale di ruolo». La società, mantenendo la posizione, dava mostra di aderire alle politiche fasciste nei confronti delle ferrovie[11]. Le retribuzioni dei dipendenti al SNFT erano state mantenute al livello in cui erano al 31 dicembre del '23. Cosa che quasi nessuna società esercente dei servizi di trasporto aveva fatto. Tale era stato l'atteggiamento dell'amministratore delegato: la società, nella piena adesione ideale e pratica all'opera di riduzione operata dal regime, evitava di assumere posizioni estreme, pur legittimate dalle leggi. In più occasioni negli anni successivi[12] si ripeteranno le richieste da parte del personale, corredate da un autorevole appoggio politico. Nel novembre del '24 Turati, a nome della Federazione bresciana delle corporazioni fasciste, tornava a domandare che la Società Nazionale fosse meno dura «nello stabilire i turni di servizio e più larga verso gli ex combattenti». Ottone[13] ribadiva la buona volontà dell'azienda. Avrebbe potuto decurtare i salari del 10%, avrebbe potuto licenziare un centinaio di agenti e diminuire le competenze accessorie. Nulla di ciò era stato fatto. Non si doveva dimenticare che le retribuzioni erano state incrementate di circa il 10% per far fronte all'imposizione anche sui salari e gli stipendi della tassa di ricchezza mobile. Vi era da considerare anche la questione delle esose pretese della Provincia circa le partecipazioni ai prodotti lordi.

Il 4 dicembre analogo rifiuto otteneva la richiesta del sindacato fascista di Iseo[14]. La concessione di un'addizionale all'indennità di caro viveri avrebbe costituito violazione del lodo arbitrale. Tanto più che, anche se «costà nessuno [voleva] saperne», Augusto Turati aveva posto in vendita in provincia del «pane a buon mercato». La storia si ripeteva nel 1925, con analoghe conclusioni[15]. Ottone, scrivendo al direttore di Iseo si sfogava. Le intromissioni di Turati lo avevano molto

[11] IBIDEM Il governo Mussolini mostrava di voler «risolvere il problema ferroviario, e [al] coraggio con cui si [procedeva] nella via delle riduzioni sulle Ferrovie dello Stato, [aveva] inteso che [dovesse] corrispondere un'eguale fermezza in tutta quell'altra parte dei trasporti che è affidato all'industria privata»

[12] La documentazione che ho potuto consultare non va oltre il 1925, ma con ogni probabilità non mutarono i caratteri di fondo delle dinamiche rivendicative e dell'atteggiamento della Società Nazionale

[13] IBI, Lettera dell'amministratore delegato della SNFT al direttore dell'esercizio di Iseo, 22 novembre 1924.

[14] IBI, Lettera dell'amministratore delegato della SNFT al direttore dell'esercizio di Iseo, 4 dicembre 1924

[15] IBI In più occasioni l'amministratore delegato riferì al direttore dell'esercizio di Iseo che il Turati faceva pressioni onde ottenere dei miglioramenti del trattamento del personale Ad esempio, il 12 marzo 1925 il segretario del fascio bresciano scriveva alla direzione dell'azienda, affermando d'essere stato informato da Iseo che la Societa Nazionale aveva concesso un acconto di 100 lire del «supplemento di caro viveri al personale» della Brescia-Iseo-Edolo Egli apprezzava l'iniziativa che, tuttavia, era «lontana da quanto [era] stato richiesto», sia per la mancata retroattività, sia per il fatto che ne erano esclusi gli avventizi

indispettito: «se questi [aveva] intenzione di usare con noi i metodi di cui è stata teatro la Provincia di Brescia noi ci difenderemo con la forza delle nostre ragioni». Il riferimento all'aggressione squadristica alla redazione del giornale democratico di Brescia[16] rivela lo stato di tensione che, al di là delle indubbie e non superficiali simpatie nutrite dall'Ottone per il regime, regnava a causa delle preoccupazioni *sindacali* del capo dei fascisti bresciani[17].

Nel medio periodo le retribuzioni diminuirono per precise indicazioni legislative. La vicenda dell'indennità di caro viveri si concluse il primo aprile 1926. Il personale aveva protestato, si erano verificate delle *agitazioni* le cui modalità non ci è dato di conoscere. Finalmente gli agenti si vedevano incrementate le indennità di caro viveri e ottenevano un'indennità speciale compensativa dell'aliquota di ricchezza mobile gravante sui salari e gli stipendi[18].

Dal 1927 la politica di riduzione salariale si fece decisa. Dal 1° luglio si operava una «riduzione progressiva dell'indennità di caro vita supplementare che ammonta[va] a L 160[19]». Il personale richiese immediatamente «una mitigazione della misura di riduzione». Il Consiglio d'amministrazione riteneva che non si dovesse applicare al personale della Soresina Soncino e del tratto Soresina Sesto Cremonese l'equo trattamento, sia pure *nuovo*. Sulla prima prestavano servizio meno di 25 agenti e la seconda era stata aperta dopo il 1923. Il circolo ferroviario di Verona, su richiesta del personale, imponeva alla società «l'obbligo di equo trattamento». Sostenendo la tesi, capziosa a giudizio della Nazionale, secondo cui le due linee erano in servizio promiscuo. Data l'esiguità della cosa e «anche per non inasprire la questione», l'azienda estese anche per quegli agenti il trattamento riservato alla rete camuna[20]. Nel 1931 si ridussero di nuovo, del 6%, le paghe da 400 a 900 lire mensili, le retribuzioni superiori furono decurtate del 12%. La controparte era costituita dalla riduzione delle tariffe in particolare delle linee in servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato[21]. Nel 1934, la proroga dei termini di

[16] P CORSINI, *Il feudo di Augusto Turati. Fascismo e lotta politica a Brescia (1922-1926)*, Milano, Franco Angeli, 1988, p 679 nel corso del 1925 il giornale era stato devastato dagli squadristi in gennaio e in novembre

[17] Si era formato, sullo scorcio tra 1922 e 1923, il sindacato fascista dei trasporti, cui aderirono ferrovieri delle secondarie e tranvieri Uno dei fronti sui quali il fascismo bresciano si impegnò fu quello sindacale Vi era l'esigenza di occupare degli spazi che la violenza squadrista aveva reso particolarmente ostici IL PNF doveva dunque costituire proprie strutture che esprimessero le istanze rivendicative dei lavoratori, sia pure in un quadro che si voleva organicamente composto È significativa l'azione determinante di Augusto Turati nello sciopero metallurgico del 1925, che preluse alla sua chiamata a Roma Si veda P CORSINI, *Il feudo [...]* cit , in particolare pp 875-934

[18] VCAM, Vol 6, 21 novembre 1925, p 31

[19] IBI, 17 dicembre 1927, p 79 ciò per gli effetti del Regio Decreto del 23 giugno 1927 n° 1278

[20] IBI, 17 dicembre 1927, pp 78-79

[21] IBI, 3 dicembre 1930, pp 136-137 Il Regio Decreto Legge del 20 novembre 1930, n° 1491 stabiliva che anche al personale ferro-tranviario fosse estesa la riduzione salariale In seguito ad un accordo tra le confederazioni si era deciso di lasciare invariate le paghe inferiori alle 400 lire

scadenza del contratto di lavoro al 31 luglio dell'anno successivo apportava una «riduzione salariale del 4% con decorrenza dal 16 Maggio 1934». Il regime, tuttavia, non dimenticava i fedeli. Dal 18 giugno furono accordati aumenti salariali ai dipendenti, iscritti al PNF da prima della marcia su Roma, «ed ai mutilati o feriti per la causa Nazionale[22]».

Dalla metà del 1935 allo scoppio della guerra è dato di notare un inversione di tendenza[23]. L'accordo interfederale portò alle 40 ore di lavoro settimanali. Per tale motivo la direzione di Iseo assunse 13 manovali[24]. Nell'anno successivo vi furono aumenti salariali dal 7 al 9% e furono estesi agli operai della aziende ferroviarie i sussidi familiari[25]. In sede di bilancio del 1937 il Consiglio d'amministrazione prendeva atto che il pur consistente aumento dei prodotti lordi d'esercizio era «assorbito però dall'aumento enorme di spese che, per il solo personale, si [poteva] calcolare nel 25%[26]». Nel 1939 il contratto collettivo nazionale di lavoro prevedeva dei provvedimenti a favore dei «benemeriti della Causa Fascista» e per gli ex combattenti, la concessione della tredicesima mensilità agli impiegati e della 53ª settimana agli operai. Nel contempo si facevano più pressanti talune richieste di miglioramenti economici da parte del personale di macchina, degli ex combattenti e degli assuntori[27]. Fino allo scoppio del conflitto e oltre vi furono incrementi salariali e nuove assunzioni. Alla fine del 1940 si registrava un aumentato onere, dovuto alle retribuzioni del 12%[28]. Durante il 1941 fu riconosciuto, tra l'altro, il premio di operosità a tutto il personale e il raddoppio del contributo per gli assegni familiari[29]. Nel 1943 si verificarono altri aumenti[30].

Nella valutazione complessiva delle condizioni in cui si vennero a trovare i lavoratori della ferrovia camuna, si deve tenere conto dei mutamenti di non poco conto nella politica economica del regime, nella seconda metà degli anni Trenta. Dalla guerra d'Etiopia si era molto incrementato il costo della vita. Ci si convinse della necessità di concessioni alla classe operaia, la cui condizione andava scivolando

[22] Ibi, 7 dicembre 1934, p 223

[23] Ibi, 14 marzo 1937, p 257 Così l'amministratore delegato gli aumenti salariali «concessi in conseguenza dell'indirizzo sociale del regime» avevano esercitato la loro influenza per tutto il 1936 «mentre nel 1935 [agirono] soltanto su un quadrimestre».

[24] Ibi, 14 dicembre 1935, p 240

[25] Ibi, 11 dicembre 1936, p 252

[26] Ibi, 14 marzo 1938, p 274 Gli «accordi interfederali del 9 Maggio 1937, XV, » determinarono un aumento del 10% delle retribuzioni impiegatizie, del 10, 11 e 12% per gli operai Il R D. Legge 17 giugno 1937, n° 1048, stabiliva che gli assegni familiari fossero «estesi agli impiegati» Inoltre erano «aumentate le aliquote dei contributi a carico delle aziende»

[27] Ibi, 12 febbraio 1939, pp 284-285

[28] Ibi, 12 e 13 dicembre 1940, p 240 Dal 23 marzo 1939 le paghe erano aumentate del 8% In virtu del Contratto interconfederale dell'8 novembre 1939 gli assegni familiari per figli erano stati aumentati (22 dicembre 1939, p 299). Inoltre, contraddicendo la rigida interpretazione accolta dalla Società Nazionale, erano stati estesi anche ai genitori a carico (p. 303).

[29] Ibi, 21 novembre 1941, p 339

[30] Ibi, 16 aprile 1944, p. 380 Fu istituita l'indennità di presenza, fu aumentata la gratificazione natalizia, si verificarono dei passaggi al ruolo impiegatizio di alcuni operai, in quell'anno il personale ricevette il *premio del ventennale*

al di sotto della soglia di sopravvivenza. Lo stesso Mussolini rese esplicito tale indirizzo nel 1937, prendendo atto che gli aumenti salariali dell'anno precedente non avevano arrecato miglioramenti di sorta nelle condizioni dei lavoratori[31]. In effetti il malcontento derivante dal perdurare di uno squilibrio tra le retribuzioni, sia pure in crescita, e le condizioni di vita dei ceti popolari, non fu messo a tacere. I tentativi di controllo dei prezzi, come le politiche di maggior apertura alle richieste salariali, non furono in grado di mutare la situazione. Solo a partire dal 1940 si registrò il riallineamento tra le retribuzioni e il costo della vita, ciò peraltro secondo una valutazione complessiva che copre situazioni molto articolate[32].

Un capitolo importante è rappresentato dalla politica di *esoneri* di personale. L'amministratore delegato diede perentorie direttive, per altro coerenti con la legislazione che il governo aveva elaborato nel 1923[33]. Nella preparazione degli elenchi degli esonerandi il direttore di Iseo facesse conto di «procedere ad una nuova riammissione in servizio». Nelle intenzioni, dunque, si trattava di passare al setaccio tutto il personale e di disfarsi degli elementi ritenuti improduttivi e dannosi. Tra chi poteva essere licenziato vi erano coloro che erano stati individuati all'articolo 3 «del R. D. 18 Ottobre 1923 (mutilati, invalidi di guerra, ex combattenti, vedove di guerra) che [dessero] scarso rendimento sul lavoro, nonché quelli pei quali [fosse stata] dimostrata la inidoneità al servizio per incapacità». Ottone non mancava di sottolineare la potenzialità anche politica degli esoneri. Il direttore avrebbe dovuto considerare la produttività attuale e quella degli anni passati «e specialmente del periodo bolscevico del dopoguerra». Si sarebbero colpiti «l'istigazione allo sciopero, lo scioperare, le assenze arbitrarie, le assenze frequenti per malattia, per motivi privati od altro, la non osservanza dell'orario di servizio, l'attendere con negligenza o anche senza diligenza [ai compiti assegnati] l'aver mancato di trasferirsi, [l']ubriachezza, [gli] attaccabrighe, [gli] inadempienti ad obblighi di servizio». In luglio Ottone aveva affrontato il tema degli avventizi, vale a dire di quella parte del personale che aveva un rapporto di lavoro non duraturo con la società. Le otto ore di lavoro, che avevano obbligato ad assumere del personale per far fronte alle esigenze del servizio, assieme all'imposizione, fatta dal governo, di assumere in pianta stabile questi agenti, aveva quasi raddoppiato l'organico: dai 333 agenti del 1914 si era

[31] Si veda R. DE FELICE, *Mussolini il duce. Lo Stato totalitario. 1936-1940* Torino, Einaudi, 1981, p 183. Si trattava di un discorso del duce ai gerarchi a palazzo Venezia, discorso che non fu divulgato

[32] R. DE FELICE, *Mussolini* [ ] cit , pp. 182 sgg Sostanzialmente convergente la valutazione di V CASTRONOVO, *La storia economica [ ]* cit , p 325-326 La classe operaia, nel suo complesso, vide diminuire il salario reale del 16% tra 1922 e 1939 Per una valutazione della realtà bresciana, sia pure in una ricostruzione che non fa riferimento al personale ferroviario, si veda A CAMARDA, *Occupazione e salari nell'industria bresciana (1915-1935)*, in P CORSINI e G PORTA, *Aspetti della societa bresciana tra le due guerre*, Brescia, Annali della Fondazione «Luigi Micheletti»,1985

[33] ASNFTMi, b. 41. L'amministratore delegato della SNFT al direttore dell'esercizio di Iseo, 9 ottobre 1923

passati ai 527 del 1919. Si trattava di personale di basso livello che, una volta assunto, costava alla società più del doppio di un avventizio con le stesse mansioni[34]. Ora era stato stabilito per legge che, tranne il personale di macchina dei treni e del movimento, «tutti gli altri [potevano] essere avventizi come lo erano prima». Vale a dire licenziabili ad arbitrio.

In novembre fu presentata al Consiglio d'amministrazione la lista degli *esonerandi*. Si trattava, a detta dell'amministratore delegato, dell'elenco degli agenti che potevano essere considerati eccedenti nella loro qualifica e, quindi, «esonerati definitivamente dal servizio». Seguivano coloro che, pur essendo inseriti tra gli «esonerandi», sarebbero potuti essere incaricati di mansioni immediatamente inferiori alla loro precedente qualifica, «se ed e in quanto necessario e possibile[35]». Vi fu, forse, un atteggiamento meno radicale di quello che era dato prevedere dalla lettera citata? Alla fine del 1922 il governo autorizzò la Società Nazionale a sopprimere le chiusure a sorveglianza sulla linea. Ciò permise l'esonero dal servizio di 42 guardabarriere[36]. In mancanza di altri dati certi si può ipotizzare che fosse modificato lo status di gran parte dei dipendenti, divenendo essi lavoratori precari. Inoltre, ad ottundere la radicalità dei progetti aziendali, intervenne senz'altro la *longa manus* dei protettori politici.

Risulta, invece, che agli inizi degli anni Trenta, sotto l'urgenza della crisi economica, vi fu riduzione di personale. Ne dava notizia l'amministratore delegato nell'ottobre del 1932. I nuovi patti di lavoro avevano determinato una «sensibile diminuzione nelle spese di personale». Che si sarebbero ulteriormente abbassate, per l'avvenuto licenziamento di «oltre 49 agenti». Inoltre, sulla Rovato-Soncino erano stati trasferiti agenti già impegnati su altre linee[37]. L'anno successivo furono licenziati 92 agenti, mentre la SNFT accarezzava l'idea di ridurre il personale di altri 100 lavoratori, dando in appalto la manutenzione della linea[38]. Nel 1934 la società fu oggetto di critiche da parte dei comuni serviti dalla Brescia-Iseo-Edolo. Il piano di risparmio varato dall'azienda prevedeva infatti un drastico decremento del servizio prestato, che aveva portato all'esonero di «104 agenti di ruolo e 74 ordinari[39]».

Merita d'essere trattato il tema delle intromissioni dei maggiorenti fascisti nei rapporti tra la direzione dell'esercizio di Iseo e il personale. Per certi aspetti la raccomandazione, l'invito a premiare il tal agente, sia con riconoscimenti economici,

[34] IBI, Un manovale o un cantoniere stabilmente assunto, con moglie e un figlio a carico, sommando il salario, i contributi e l'indennità di caro viveri costava 6 500 lire all'anno. Se avventizio costava 3 200 lire.
[35] VCAM, Vol. 6, 27 novembre 1923, p. 367.
[36] RDEI, p. 14.
[37] IBI, 10 marzo 1932, p. 182.
[38] IBI, 8 dicembre 1933, p. 200. La richiesta avanzata al ministero dei Lavori Pubblici aveva incontrato difficoltà in ragione del fatto che «si tratta[va] di linea di montagna».
[39] IBI, 7 dicembre 1934, pp. 222-223. Il risparmio fu di 214 995,47 lire. Si limitavano al solo servizio passeggeri 18 stazioni, presso le quali i biglietti sarebbero stati acquistati in treno. 10 tra stazioni e fermate sarebbero state affidate a degli assuntori.

sia agevolandolo nei trasferimenti e, in genere, nelle condizioni di servizio, si configuravano quale proseguimento, in modalità diverse, dell'attività rivendicativa. Tali modalità erano l'ovvio frutto di una condizione di illiberale blocco della libera attività sindacale. Erano inoltre funzionali, sia che esprimessero delle esigenze individuali, sia che rappresentassero dei *desiderata* di intere categorie, come s'è avuto già occasione di constatare, ad allargare il consenso dei lavoratori al regime. Oltre che rafforzare la posizione di colui che faceva la raccomandazione. Non mancavano poi gli interventi causati da motivazioni direttamente politiche: in genere si trattava di richieste di punire degli oppositori e/o di premiare taluni dipendenti di sicura fede fascista.

Pare di poter dire, fatte le debite proporzioni, che nel ventennio si consolidò la pratica di connessione tra la gestione della ferrovia camuna e il notabilato politico locale. Connessione che durò ben oltre il secondo conflitto e che, del resto, non abbisogna di esemplificazioni anche in altre latitudini della nostra storia repubblicana.

Nel luglio del 1924 Augusto Turati perorava la causa di un agente[40] che era «stato tolto dallo scalo merci e passato al servizio biglietti contro il suo desiderio. L'agente si diceva convinto che il provvedimento rivelasse lo «spirito antifascista» dell'ispettore capo del Movimento, «o di qualche altro suo capo». L'opinione espressa, in quell'occasione, dall'amministratore delegato è significativa. Si consideri che la crisi derivata dalla reazione all'assassinio dell'onorevole Matteotti non era ancora rientrata. Si percepiscono le vibrazioni di un animo completamente conquistato alla causa: «sarà bene che costà nessuno si immagini che il fascismo stia per finire, e cominci a regolarsi secondo questa illusione: il fascismo continuerà a tenere il potere malgrado gli sforzi dei suoi nemici, e se costà, vecchi e nuovi sovversivi, credono di rialzare la testa si sbagliano». L'amministratore delegato desiderava informare il segretario del PNF provinciale, questi avrebbe dovuto constatare che la Società Nazionale «non [era fatta di] gente che alla prima difficoltà che incontra[va] il fascismo [si] raffredd[ava]». Si tenesse d'occhio, pertanto, l'ispettore al Movimento.

Nel mese d'ottobre Augusto Turati denunciava «l'attiva propaganda sovversiva del Capo Stazione di Bornato [...] Osvino Mori. Questi riuniva degli elementi che avevano il fine di organizzare «la riscossa socialista». Egli teneva contatti con «la organizzazione comunista di Torino con alcuni dirigenti della quale il Mori [aveva] rapporti cordialissimi». Lo si doveva trasferire[41]. Gli esiti della richiesta non dovettero essere soddisfacenti, se anche Carlo Bonardi tornava sull'argomento[42].

[40] ASNFTMi, b. 41. Ne dava notizia il commendator Ottone al direttore Sandri, nella lettera del 29 luglio 1924.
[41] IBI. Lettera di Augusto Turati all'amministratore delegato della SNFT, 3 ottobre 1924.
[42] IBI. Lettera dell'amministratore delegato al direttore dell'esercizio di Iseo, 3 giugno 1925. Mori doveva essere allontanato da Bornato, dove faceva «propaganda contraria» al Bonardi e al

La sezione del PNF di Pisogne, a nome dei fasci e dei ferrovieri di Valcamonica, denunciava il «gravissimo episodio» di cui era stato protagonista un frenatore. Questi alla stazione di Toline strappava «il distintivo tricolore ad una signorina». Non contento, egli aggrediva anche un applicato di stazione, il quale, spinto da sdegno patriottico, «aveva sentito l'obbligo di fare rapporto sull'oltraggio al sentimento nazionale». Le conclusioni erano nette. Si punisse il reo. Deplorevole era il fatto che la Società Nazionale non fosse intervenuta. Se le richieste di punizione non fossero state accolte, il partito sarebbe intervenuto «con tutte le organizzazioni della provincia per un'azione di epurazione, mentre [denunciava] la situazione alla direzione del PNF[43]».

Attorno alla richiesta di prestito avanzata dai dirigenti della cooperativa ferrovieri è dato di notare la cura che il fascismo poneva nel perseguire *todo modo* gli oppositori al regime. La cooperativa era sopravvissuta alla violenza fascista che, il primo novembre del '22, portò all'occupazione e allo scioglimento del circolo socialista e della sezione del sindacato ferrovieri di Iseo, «portando sulla piazza Garibaldi i capi delle organizzazioni rosse con le bandiere che vennero bruciate[44]». La cooperativa, già colpita da un incendio nel 1921[45], versava in non buone condizioni economiche. I dirigenti del sodalizio dei ferrovieri si videro costretti, tra 1924 e 1925, a rivolgersi alla direzione per ottenere un prestito. L'amministratore delegato dava il proprio assenso. L'intervento di Augusto Turati, che disponeva di ottime fonti d'informazione interne all'azienda, valse a far ritirare la disponibilità della Nazionale. Cosa di cui il *ras* locale menò vanto[46]. In seguito la domanda fu ripresentata, inutilmente. In una lettera, sottoscritta da sei dirigenti della cooperativa[47], si ribadiva l'estrema necessità del prestito. I firmatari si erano resi

PNF. Nel contempo il politico bresciano intendeva impedire lo spostamento di tale Pietro Colosio, membro della milizia volontaria e decorato di guerra, da Sale Marasino a Pisogne.

[43] IBI, *Amministrazione centrale*. Lettera della sezione del PNF all'amministratore delegato della SNFT, s.d.

[44] P. A. VECCHIA, *Storia del fascismo [...]* cit., p. 224. Dalle colonne della «Fiamma» dell'11 novembre 1922, si teorizzava il sistematico smantellamento delle istituzioni costruite da quel mondo che trovava riferimenti nella tradizione socialista. «Ogni circolo, ogni Cooperativa sarà da noi rispettato quando i ritratti di Lenin saranno sostituiti da quelli del Re e dei nostri Martiri caduti in guerra e quando al posto della bandiera rossa sarà inalberato il nostro Santo Tricolore».

[45] In un manifesto affisso dai fascisti di Iseo si avanzava la tesi che il fuoco fosse servito a occultare le condizioni deficitarie dell'associazione. Augusto Biondi, presidente della cooperativa, reagiva sdegnato contro le calunnie: si trattava di un banale incidente. Si vedano «La Sentinella bresciana», e « Brescia nuova» dell'11 giugno 1921.

[46] ASNFTMi, b. 41 *Sandri*. Lettera dell'amministratore delegato al direttore dell'esercizio di Iseo, 16 marzo 1925. Ottone rilevava, irritato, che le decisioni dell'azienda fossero conosciute in tempo reale dal segretario del fascio bresciano. Appena giunto a Iseo il telegramma che negava il prestito, «l'on Turati, che del provvedimento non sapeva niente, si affretta[va] a telegrafare [a Iseo per darne] partecipazione e dare a sé il merito. e in un giornale locale si stampa[va] che io mi era affrettato a dare la disposizione *d'urgenza* (corsivo nell'originale) forse per far credere chi sa che cosa a tutti i gonzi che si ubriaca[va]no delle frottole che loro si fa[ceva]n credere».

[47] Ibi, lettera di Guglielmo Negri, Pietro Fava, Augusto Biondi, Giovanni Bosio, Antonio Leoni, Rocco Cappiello all'amministratore delegato della SNFT, 21 aprile 1925.

garanti presso le banche, alle quali si erano rivolti «nei momenti in cui mancava alla Coop stessa il necessario fido per continuare la sua attività in favore della classe ferroviaria». Al rifiuto opposto dall'azienda non sembravano, secondo voci raccolte, «estranei interventi politici». I richiedenti avrebbero compiuto l'errore di ricorrere «a persone piuttosto che ad altre, mentre [garantivano] di esser[si] rivolti all'On. Turati come all'On. Bonardi, quali persone influenti ed in grado di poter con autorità perorare la nostra causa». Il prestito era l'unica via d'uscita per tacitare i creditori e poter compiere il «dovere di onesti cittadini». Non si credesse ad informazioni sul conto dei firmatari: essi erano «fuori da ogni competizione politica e quindi lontani dalla necessità di fare distinzioni [...] di null'altro preoccupati ed interessati che del servizio e delle [loro] famiglie». Era la presa d'atto di una sconfitta storica, che non conduceva ad atti di sottomissione o ad adesioni, anche solo formali, alla retorica fascista.

Se si considera l'azienda ferroviaria attraverso i suoi bilanci si colgono dei movimenti d'insieme. Negli anni 1920, 1921 e 1922 si verificarono dei disavanzi. Dal 1923 al 1934 i bilanci attestavano esiti positivi e vi furono dividendi di entità variabile per gli azionisti. Dal '35 al '40 si ritornò in passivo. Furono gli anni della guerra ('41-'43) a restituire alla società degli utili[48].

Per il primo periodo, si trattava degli effetti del lungo sciopero che aveva paralizzato la linea per due mesi e mezzo. Di una onda lunga che si andava spegnendo. Nel '22 il deficit era di sole 25.348,07 lire. Il 3,3% di quello registrato nel '20. Come pure è agevole cogliere la causa della ripresa in corrispondenza degli eventi bellici. Nel 1941 l'incremento dei prodotti lordi era in gran parte dovuto al venir meno della concorrenza costituita dai servizi automobilistici. Fu, infatti, proibita la circolazione di automobili e autocarri. Si devono considerare anche gli effetti dell'incremento dei convogli adibiti a trasporti militari.

Rimanendo alla superficiale evidenza dei dati contabili complessivi, non si coglierebbe quel complesso di questioni che andarono via via costituendo una situazione sempre più pesante. Un insieme di limiti che furono avvertiti e denunciati dall'opinione pubblica. Soprattutto non si vedrebbe il profilarsi di una crisi del servizio ferroviario in Valle Camonica, dapprima ritenuta di carattere congiunturale, ma rivelatasi strutturale. La Società Nazionale, come tutte le società esercenti servizi di trasporto, trovava molte difficoltà ad ottenere degli utili dall'esercizio delle linee sociali. I saldi attivi, accertati in sede di bilancio, scontavano spesso gli esiti negativi dei prodotti lordi delle linee in gestione. In altre parole, i risultati positivi attestati dai bilanci erano contestuali ad esercizi in cui le spese eccedevano le entrate, come si vedrà di seguito.

Vediamo la situazione più da vicino: gli anni Venti costituirono, nel complesso, un periodo un cui l'azienda si mostrava in buona salute e nutriva disegni espansione.

[48] I dati sono desunti da VCAM, Voll. 5,6,7.

Il 2 gennaio 1926 la linea Soncino-Soresina si incrementò con la tratta Soresina-Sesto-Cremona. La Rovato-Soncino, entrata in esercizio il 22 agosto 1932, realizzava il collegamento diretto della Valcamonica con Cremona[49].

Ben altri, però, erano stati i progetti coltivati dalla società. Tra i primi disegni strategici approntati dal regime vi era la privatizzazione delle linee ferroviarie. La proposta, avanzata dal ministro dei Lavori Pubblici nel marzo del '23, suscitò un grande dibattito[50]. Avversata dai sindacati e dalle Ferrovie dello Stato, essa era vista da taluni quale mezzo idoneo a portare efficienza e ordine nel settore. La SNFT non stette con le mani in mano. Offrì la propria disponibilità ad assumere vari tratti di strada ferrata, per una lunghezza complessiva di 392,514 chilometri[51]. Si sarebbe in tal modo creata «una rete organica che [avrebbe integrato] la linea Edolo-Iseo-Brescia-Iseo-Rovato-Cremona concessa ed esercitata dalla Società». Vi era anche la possibilità di gestire la rete statale in Toscana. Si trattava solo di un'ipotesi che, se realizzata, avrebbe collegato, tramite le linee sociali, Edolo a Chiusi «e forse [...] Roma, salvo il breve tratto Fornovo-Aulla[52]». Si sarebbe costituita una società i cui maggiori azionisti sarebbero stati la SNFT e la Società Finanziaria per Opere Pubbliche, per altro legata alla Nazionale[53]. Il 17 marzo era stata costituita la Società Anonima Ferrovie Lombarde, il cui capitale sociale era di L. 500.000, per metà sottoscritto dalla società. Il 21 era stata firmata la convenzione con il ministero per la concessione delle linee statali. Si trattava di aumentare ulteriormente il capitale sociale a 6.000.000 di lire[54]. Le subitanee speranze, tuttavia, furono ben presto frustrate. Come noto, la visione del problema ferroviario del fascismo mutò, approdando ad un rigido statalismo. La società non riuscì, dunque, a coronare una prospettiva che ne avrebbe modificato le dimensioni e l'importanza.

Gli esiti registrati nella gestione delle reti sociali dipesero, spesso in misura determinante, dalla concessione da parte del governo di aumenti tariffari. Appare eclatante l'effetto di questi sui prodotti della rete camuna nel 1921. I prodotti lordi dei primi nove mesi di quell'anno dipesero per ben il 69% dagli aumenti di tariffe[55].

[49] F. OGLIARI, *La navigazione [...]* cit., pp. 186 e 205.
[50] F. DAMIANI, *Il Sindacato Ferrovieri Italiani dal Congresso di Bologna [...]* cit., p. 322.
[51] VCAM, Vol. 5, p. 353. Le linee interessate erano: Bergamo-Palazzolo-Rovato, Palazzolo-Paratico; Treviglio-Bergamo, Cremona-Treviglio, Olmeneta (Cremona)-Brescia, Codogno-Cremona, Cremona-Mantova, Parma- S. Zeno (Brescia), Cremona-Borgo S. Donnino, Parma-Fornovo.
[52] IBI, p. 356.
[53] IBI, pp. 354-355. La Società Nazionale poneva alcune condizioni. «libertà dell'ammissione e il trattamento del personale, garanzia di prodotto da parte dello Stato; cessione gratuita del materiale mobile, la partecipazione dello Stato al dividendo [quando esso risultasse] superiore al 7%». Si prevedeva che il capitale sociale sarebbe giunto a 10.000.000 di lire.
[54] IBI, 30 marzo 1923, pp. 358-359.
[55] 14 gennaio 1922, p. 315. I prodotti complessivi della rete assommavano a L. 6.014.645,72 «di cui soltanto L. 1.561.156,79 [erano] dovuti ai prezzi base, mentre L. 6.453.488,93 sono da attribuirsi agli aumenti di tariffe e cioè L. 4.102.858,16 agli aumenti percentuali, L. 244.750,00 utilizzazione materiale, L. 106.080,77 diritto fissa carico e scarico».

Nel '24 vi furono altri incrementi, che oscillarono tra il 160 e il 200%[56], come pure nel '25. Nel 1926 furono le maggiori tariffe, in una con l'apertura all'esercizio della linea Soresina-Sesto Cremonese, a provocare l'aumento dei prodotti d'esercizio. Dal 1928 alla metà degli anni Trenta si determinò un'inversione di tendenza. Alla riduzione dei costi si voleva, da parte dell'autorità politica, far corrispondere un adeguato decremento delle tariffe. Il 1934, tuttavia, segnò la ripresa degli aumenti. Trattando del bilancio di quell'anno l'ingegner Ottone rilevava che l'andamento del traffico permaneva in calo, ma che esso aveva «fruito di eccezionali aumenti di tariffa[57]». Sarà solo durante il conflitto che si opereranno degli sgravi.

I bilanci della Società Nazionale, che pure attestavano il conseguimento di utili, non mancavano di fornire una descrizione spesso impietosa delle condizioni del servizio ferroviario. Considerando solamente i dati dei prodotti lordi si comprende come la crisi della ferrovia camuna fosse precoce. Nel 1922 i traffici erano propiziati dalla piena ripresa delle attività degli stabilimenti raccordati con la linea, il prezzo del combustibile andava diminuendo. Mentre il 1924 fu funestato dagli effetti del disastro della diga del Gleno.

Poco dopo le sette antimeridiane del 1° dicembre 1923 alcune arcate della diga posta sul torrente Dezzo, affluente dell'Oglio, cedettero. Le acque portarono lutti e distruzione, giungendo in poco tempo al lago d'Iseo. I morti furono 365, ma la stima definitiva non è mai stata possibile. Ne risultarono danneggiate seriamente le strutture industriali della media valle, alla confluenza tra la Val di Scalve e la Valle Camonica. Anche la linea subì dei danni materiali, che la società valutò in 100.000 lire, «per la ricostruzione dell'argine ferroviario[58]». Ma il disastro portava con sé una seria contrazione dei traffici, causa la forzata interruzione di importanti stabilimenti. La zona colpita era quella circostante la cittadina di Darfo, la più intensamente popolata e industrializzata della Valcamonica. Gli occupati nelle industrie in loco erano circa 2.500. Le prime stime facevano ascendere i danni a 20.630.000 lire, di cui la metà era rappresentata dalla distruzione degli apparati industriali[59]. Ancora nel 1925 si registrava sulla Iseo-Edolo una notevole riduzione del tonnellaggio delle merci trasportate, dovuta al prolungarsi dei lavori di ricostruzione degli stabilimenti[60].

Il capitolo delle alluvioni, spesso con conseguenze luttuose, è purtroppo lungo. Pur non raggiungendo le dimensioni della sciagura del Gleno, alluvioni e smottamenti rimarranno a caratterizzare una condizione endemica della Valle Camonica. Un mese

[56] IBI, 12 marzo 1925, p. 398.
[57] IBI, 8 marzo 1935, p. 230.
[58] VCAM, Vol. 5, 8 marzo 1924, p. 377.
[59] G. S. PEDERSOLI, *Il disastro del Gleno*, Gianico (BS), Edizioni Toroselle, 1998, p. 59. Si veda anche la *Relazione dei danni portati dall'alluvione del Gleno al Comune di Darfo*, a cura del sindaco di Darfo, posta in appendice al volume, pp. 307-312. Si veda anche M. FRANZINELLI, *Una tragedia annunciata e un processo addomesticato: riflessioni a settant'anni dal disastro del Gleno*, in «Appunti», Numero unico 1994, a cura del Circolo culturale Ghislandi.
[60] VCAM, Vol. 5, 12 marzo 1925, p. 398.

prima del disastro del Gleno la Iseo-Edolo era stata interrotta da una «frana dall'alto della valle del torrente Re a Sellero con danni al ponte ferroviario e alla linea». Anche negli anni seguenti vi furono sospensioni più o meno prolungate del servizio a causa di calamità naturali[61]. Tanto che la società fu interpellata perché partecipasse ad un progetto di sistemazione degli argini del fiume Oglio, in collaborazione con gli enti locali di valle e la provincia[62].

Si faceva acuto anche il problema dell'obsolescenza del materiale rotabile: locomotive troppo vecchie e poco funzionali, carri scomodi che procuravano condizioni di viaggio deplorevoli. Ancorché riconosciuto, il problema non era di facile soluzione. Lo impedivano i costi ritenuti proibitivi. L'amministratore delegato rispondeva piccato alle insistenze del direttore dell'esercizio iseano, il quale domandava si acquistassero 2 locomotive di tipo Mallet e 4 carrozze di terza classe. Troppi erano gli impegni cui la società doveva far fronte, per cui era impensabile che ci si potesse sobbarcare una spesa non minore di 1.400.000 lire. L'apertura della Soresina-Cremona aveva richiesto un esborso di circa 3 milioni e mezzo per il materiale rotabile[63], per far fronte agli impegni derivanti dall'entrata in esercizio della linea. La società prevedeva di dover sopportare altri pesanti oneri. Decideva quindi di aumentare il capitale sociale di tre milioni di lire. L'operazione portò all'ingresso, tra gli azionisti, della Società per la Ferrovia Sicula Occidentale, che acquisì un cospicuo numero di azioni[64].

Il mancato rinnovamento del materiale sulla Brescia-Iseo-Edolo non poteva non preoccupare la dirigenza aziendale. Ci si rendeva conto che nel tempo si accumulava un onere che non si sarebbe potuto ignorare. In bilancio era prevista una voce apposita per i fondi di rinnovamento del materiale fisso e rotabile. Tuttavia molti sintomi mostravano, con l'evidenza dei fatti, che la linea invecchiava. Ciò

[61] VCAM, Vol. 6, 11 dicembre 1926, p. 52. Nel 1926 si verificarono «forti e persistenti piogge [che provocarono l']ingrossamento dell'Oglio e affluenti nella scorsa estate. Si erano «prodotti nuovi danni e corrosioni nelle opere di difesa della linea della Valcamonica, tanto da richiedere fra Cogno ed Edolo [...] il rafforzamento e consolidamento di esse, con una spesa che [sarebbe stata di circa] 45 000 lire». IBI, 17 dicembre 1927, p. 80. Nel luglio del 1927 un uragano aveva provocato danni ai fabbricati della Soresina-Sesto-Cremona. In settembre un nubifragio in Valcamonica aveva avuto quale conseguenza la «corrosione prodotta dall'Oglio presso Cogno e uno straripamento a Darfo». La ferrovia era stata interrotta per un giorno. In novembre si erano verificati «gravi alluvioni e straripamenti che interruppero la linea di Valle Camonica in più punti e per qualche tempo». Quell'anno, al km 15,721 della Iseo-Edolo una «frana di sassi [aveva] ostruito la linea, onde si [era] reso necessario costruire un nuovo parasassi».

[62] IBI, 12 maggio 1928, p. 99.

[63] ASNFTMI, b. 41, *Sandri*. Lettera dell'amministratore delegato SNFT al direttore dell'esercizio di Iseo, 22 agosto 1925.

[64] VCAM, Vol. 6, 26 luglio 1926, p. 48. Allo scopo si decise di aumentare il capitale sociale di altrettanto, portandolo a L. 8 000 000. Ciò mediante emissione di 25 045 azioni per complessive L 3.130 625. Di queste 5 045 sarebbero potute essere acquistate da un sindacato diretto dalla Società della Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani, mentre 20.000 erano soggette ad opzione degli azionisti. Ibi, 12 marzo 1927, p. 61. L'amministratore delegato, nel dare notizia dell'avvenuto aumento di capitale, riferiva che le azioni opzionate dagli azionisti 1379 (sulle 20 000 previste). Le rimanenti 16 621 erano state assegnante alla *Società per la Ferrovia Sicula Occidentale*, oltre le 5 045 preventivate.

recava problemi a volte gravi al servizio e richiedeva spese crescenti per la manutenzione. Ragion per cui, tra le due guerre, le popolazioni ebbero motivo di lamentare il cattivo servizio fornito dalla ferrovia camuna[65].

Le ristrettezze finanziarie spiegavano, dal punto di vista della SNFT, la mancata elettrificazione della linea e il rifiuto di adottare le automotrici, le littorine.

La società fu da più parti sollecitata a procedere all'elettrificazione. Criteri di efficienza, oltre che l'esigenza di un servizio che garantisse un minimo di confort agli utenti, suggerivano l'opportunità di fare degli investimenti allo scopo. Non era estranea alle pressioni indirizzate alla società, la considerazione che la ferrovia camuna si trovava in una plaga tra le più importanti per la produzione di energia idroelettrica. Il tema si poneva al Consiglio d'amministrazione nel 1934. Il reddito chilometrico appariva soddisfacente, non era il caso di pensare ad abbandoni della concessione, come suggerito da taluni. Era, invece, opportuno prevedere che la linea fosse elettrificata. Il progetto doveva, tuttavia, tener conto della indisponibilità del ministero dei Lavori Pubblici a erogare il necessario sussidio, valutato in almeno 10.000 lire per chilometro[66]. La questione non ebbe sviluppi sino al 1939. La Provincia di Brescia tornò a chiedere l'applicazione dell'energia elettrica. Si stimavano necessari 30 milioni di lire. Cifra che rendeva impossibile ogni iniziativa autonoma da parte della Società Nazionale. L'intervento del sottosegretario al ministero delle Comunicazioni pareva poter dare risposta positiva ad un'esigenza sempre più avvertita come improcrastinabile, ma gli esiti furono deludenti[67].

Allo stesso ordine di questioni si richiama anche il problema delle *littorine*. Sorte quale risposta ferroviaria al progressivo affermarsi degli autobus, erano delle «carrozze dotate di motore e di due cabine di guida alle estremità[68]» che rendevano possibile la reversibilità, evitando di girare il locomotore, quando si intendesse invertire la direzione di marcia, o nelle stazioni di testa. Anche in questo caso si verificò la mancata disponibilità di capitali. Enti locali e opinione pubblica le rivendicavano: la società, pur convenendo che si sarebbe trattato di un sicuro miglioramento, non riteneva possibile affrontare le esorbitanti spese. Non erano mancate anche autorevoli prese di posizione. Il duce in persona manifestò il suo

[65] IBI, 22 dicembre 1939, p. 300. Nel 1939 si segnalavano presso Cedegolo frequenti «sviamenti» dei convogli. La Societa Nazionale spiegava il fatto: si trattava di carri delle Ferrovie dello Stato con assi troppo lontani in rapporto al raggio di curvatura. Per cui si proibiva di andare oltre Cedegolo con questi carri. Per ovviare all'inconveniente, la società si era fatta carico di alcune opere di manutenzione e migliorie. La SNFT provvedeva, inoltre, a modificare la curva in modo da renderla agibile ai carri provenienti dalle linee dello Stato.

[66] IBI, 11 marzo 1934, p. 208.

[67] 13 febbraio1939, p. 282. Nel 1938, in occasione della Mostra della Montagna in Valle Camonica, Horst Venturi, sottosegretario alle Comunicazioni, dichiarò che si sarebbe interessato dell'elettrificazione. In breve tempo l'Ispettorato Generale delle Comunicazioni sentenziò che si trattava di progetto troppo oneroso sia per la società sia per lo Stato.

[68] S. MAGGI, *Le ferrovie* [...] cit., p. 161. Il nome deriva dal viaggio di prova, con Mussolini a bordo, effettuato nel 1932 in occasione dell'inaugurazione della città di Littoria, nell'Agro-Pontino.

consenso all'introduzione delle littorine sulla rete camuna. La SNFT nel 1938, su invito del Circolo ferroviario di Verona, approntò un progetto. Si prevedeva l'entrata in servizio di due locomotori in via sperimentale. La velocità non sarebbe stata superiore ai 50 chilometri orari, in ragione dei molti passaggi a livello posti sulla linea[69]. Il progetto fu quindi abbandonato a causa dei costi troppo elevati[70].

Ad accentuare i problemi della Società Nazionale irruppe anche sulla scena locale la concorrenza stradale. Fenomeno che si manifestò in forme eclatanti anche localmente[71]. Nel 1930 la Società Nazionale avvertiva il grave pericolo costituito dalla «concorrenza che alle ferrovie secondarie [facevano], specie per il movimento viaggiatori, gli (sic) automobili non solo in servizio pubblico, ma anche privato[72]», in particolare su percorsi brevi. Anche negli anni successivi la concorrenza automobilistica, in un contesto di grave crisi economica, era additata quale causa dell'andamento non positivo dei prodotti sociali. Ebbero effetto molto relativo gli accordi con gli stabilimenti della Valle Camonica. La lotta contro i «servizi automobilistici [...] sia per i viaggiatori che per le merci» appariva molto difficile. Si trattava di un nemico «forse invincibile[73]». Si faceva strada l'idea di sostituire le linee cremonesi e la Orbetello-Porto Santo Stefano con degli autobus. Nel 1936 il calo del prezzo della benzina, assieme alle misure che il governo adottò a favore del servizio automobilistico diedero ulteriore vigore al trasporto stradale[74].

Lo scontento diffuso intorno al servizio prestato dalla ferrovia camuna fu all'origine di una sorta di ultimatum intimato alla società. Nel dibattito sull'orario invernale 1938-39, fu sottolineata dalla Provincia la necessità di istituire un servizio su strada parallelo alla linea Brescia-Iseo-Edolo. Se la società lo avesse istituito, tra l'Alta Valcamonica e il capoluogo, l'amministrazione provinciale e gli enti locali avrebbero contribuito. In caso contrario, essi sarebbero comunque andati avanti autonomamente, con la collaborazione di altre aziende di trasporto. Ciò era tanto più necessario se si considerava che, sulla rete camuna, una coppia di treni era stata soppressa dal 1° ottobre al 15 maggio, con autorizzazione governativa, «per il suo poco o nessun rendimento». Le pressioni valsero a spingere la Società Nazionale a perorare la causa delle littorine che, come s'è visto, non sortì effetto alcuno[75]. Non era comunque tollerabile lasciare le cose come stavano. Si giunse così all'accordo con la ditta Longoni di Milano, la quale iniziò il 1° agosto del '39 il servizio

[69] VCAM, Vol. 6, 13 febbraio 1939, p. 283.
[70] IBI, 22 dicembre 1939, p. 300.
[71] S. MAGGI, *Le ferrovie* [...] cit., p. 172: « nel 1931 l'incidenza dell'autotrasporto merci era appena del 3%, ma l'anno successivo raggiunse il 13% e nel 1933 toccò il 20%, grazie anche alla diffusione dei potenti motori diesel da camion, in grado di portare carichi complessivi di 28 tonnellate o 36 se a tre assi».
[72] VCAM, Vol. 6, 15 maggio 1930, p. 128.
[73] IBI, 6 dicembre 1933, p. 200. La concorrenza degli autocarri era particolarmente insidiosa per le linee della rete cremonese. Trattandosi di località di pianura, «il camion [era] oramai il padrone dei trasporti».
[74] IBI, 11 dicembre 1938, p. 250.
[75] IBI, 13 febbraio 1939, p. 282.

automobilistico di andata e ritorno Edolo-Brescia. Inoltre la SNFT eserciva, con la stessa ditta, il servizio cumulativo Ponte di Legno-Brescia[76]. Si trattò di un servizio che incontrò il consenso del pubblico e fu da subito in attivo[77]. Esso poté continuare anche negli anni della guerra. Da parte sua la SNFT ricevette un notevole sollievo dalla proibizione imposta dal 3 settembre del 1939 alla circolazione automobilistica. Si trattava di una tregua che sarebbe durata pochi anni.

Le vicende dei prodotti dell'esercizio ferroviario riflettono le crescenti difficoltà di cui si è cercato di dar conto. In particolare dal 1929 si verificarono delle sostanziose perdite. Non è dato sapere se gli esercizi fossero o meno in attivo fino al 1931[78]. Ciò che non è dubbio è che nel '27 iniziò un trend negativo. L'incipiente crisi colpiva la Valcamonica. Confrontando i prodotti dei primi otto mesi di quell'anno, con il corrispondente periodo dell'anno precedente, si registrava un calo di 353.844,58 lire[79]. Agli inizi del 1928 l'amministratore delegato così illustrava la situazione:

> la crisi industriale [...] fa[ceva] sentire la sua influenza su tutte le ferrovie italiane, quelle dello Stato [avevano], rispetto all'anno precedente, una diminuzione di prodotti, che a gestione chiusa [sarebbe stata] di diverse centinaia di milioni. Sulle nostre linee la contrazione di traffico [era] stata di circa un milione, alla quale corrisponde[va] una maggiore diminuzione nel conto spese ed oneri di esercizio[80].

Nel 1929 si verificò un'ulteriore diminuzione di 600.000 lire sul '27[81]. Nei soli due primi mesi del 1930 i prodotti erano diminuiti di 900.000 lire nei confronti degli introiti di gennaio e febbraio dell'anno precedente. La tendenza negativa continuava e si accentuava, tanto da determinare una differenza negativa complessiva, tra 1930 e 1931, del 32,93%. La diminuzione dei traffici delle merci fu considerevolmente superiore, attestandosi al 47,38% in meno[82]. Dal 1932 il disavanzo si incrementò ulteriormente. Nel primo semestre di quell'anno le spese eccedevano gli introiti del 24%[83]. Gli esiti finali dell'anno confermarono il dato del primo semestre, con un disavanzo di 971.294,70 lire, pari al 22%. Nel frattempo pareva che cupi nuvoloni si accumulassero in valle. La ferrovia camuna risentiva della «crisi industriale [che

[76] IBI, 22 dicembre 1939, p. 301. Nel mese di agosto furono 368 i viaggiatori che usufruirono del servizio automobilistico. In settembre furono 1.223, mentre i trasporti bagagli furono 60. Ad ottobre i viaggiatori raggiunsero la cifra di 1837, 33 le spedizioni di bagagli.
[77] IBI, 14 febbraio 1940, p. 310. In poco più di sei mesi i prodotti del servizio automobilistico furono di 97.919,80 lire, da cui la Società Nazionale trasse un utile di L 8.228,83.
[78] I verbali del consiglio d'amministrazione riportano gli scarti rispetto agli anni precedenti ma non sempre tutto il quadro delle entrate e delle uscite.
[79] IBI, 17 dicembre 1927, p. 80. Da gennaio ad agosto 1927 i prodotti delle reti erano stati di 10.243.631,02 lire, nei primi otto mesi dell'anno precedente erano stati di L 10.597.475,80.
[80] IBI, 14 marzo 1928.
[81] IBI, 15 maggio 1930, p. 128.
[82] IBI, 10 marzo 1932, 167. I prodotti complessivi del 1930 erano pari a L 12.553.487,4. L'anno seguente ammontavano a 9.443.755 lire, con una differenza di 3.109.732,89 lire.
[83] IBI, 5 ottobre 1932, p. 177.

risultava accentuata in] conseguenza del dissesto Togni[84]». Inoltre «sembra[va] intendimento dell'Ilva di togliere gli stabilimenti dalla vallata[85]». Nel 1933 si accertò uno «sbilancio circa di L 1.800.000» tra gli introiti e le spese. L'amministratore delegato rilevava trattarsi di una crisi generalizzata dell'industria dei trasporti, attestata dal fatto che il coefficiente di esercizio delle linee in concessione era mediamente uguale a 1,35[86]. La misura di una condizione dai contorni drammatici si coglieva considerando che nel 1926 i prodotti lordi superavano la cifra di sedici milioni. Da allora si era registrata «una contrazione di circa il 60%». L'anno successivo i prodotti decrebbero ancora, raggiungendo la cifra di 5.770.000[87].

S'è già detto che dal 1923 al 1934 i bilanci della Società Nazionale Ferrovie e Tranvie si chiusero con dei saldi attivi, distribuendo dividendi agli azionisti. Ciò era possibile in ragione del fatto che la società poteva fruire di introiti derivanti da una gestione attiva «del movimento finanziario dei fondi sociali[88]. Dal 1935 al 1940 anche i risultati dei bilanci furono negativi, permanendo il disavanzo degli esercizi delle varie reti. Nel '36, verificandosi un certo aumento dei traffici, dovuto alla fine della guerra d'Africa e alla fine delle sanzioni, il disavanzo di esercizio risultava di 310.058,22 lire, molto inferiore di quello dell'anno precedente[89]. Le condizioni, dunque non mutarono, fino al 1941[90]. Anno in cui la situazione di guerra creò condizioni favorevoli all'esercizio ferroviario, in cui si ebbe un utile di esercizio e un attivo di bilancio.

Si doveva, in ogni caso, prendere atto di un disavanzo di carattere strutturale. Pertanto, dal 1936 i bilanci furono redatti

> col criterio di ammortizzare la perdita degli esercizi mediante la costituzione di un fondo ad hoc al cui servizio si provvede[va] con lo stanziamento di una annualità corrispondente al capitale da ammortizzare Così si evita[va]no i bruschi salti dovuti a cause che, nell'interesse del

[84] F. NARDINI, *La genialità e il coraggio di Giulio Togni ...*, in *La Banca di Credito [...]* cit, pp 408-408 Il 28 agosto del 1933 Giulio Togni morì, in condizioni tali che da più parti si pensò ad un suicidio L'azienda era stata duramente colpita dalla crisi del '29 Nel 1931 la Tubi Togni lavorava ad un terzo del livello dell'anno precedente Le due aziende che componevano il gruppo erano messe in liquidazione il 27 dicembre 1933

[85] VCAM, Vol 6, 6 dicembre 1933, p 199 Tutte le reti sociali erano in disavanzo, la ferrovia camuna di 340 887,05 lire (del 9% eccedente i prodotti), la Rovato-Soncino di L 585 491,95 (28%); la Orbetello-Porto Santo Stefano di 65 005,70 lire (30%)

[86] IBI, 11 marzo 1933, p 208 I Prodotti 1933 furono di L 6 527 662,69, le spese ammontarono a L 8 365 114,78 Rispetto all'esercizio 1932 si verificava la diminuzione dei prodotti (meno L 1.250 000), come delle spese (meno L 613 000).

[87] IBI, 8 marzo 1935, pp 230-231

[88] Gli utili ottenuti nel 1934 permisero di distribuire, fatti prelievi statutari, 1,80 lire per azione

[89] IBI, 15 marzo 1938, p 245

[90] IBI, 14 marzo 1938, p 273; 13 3 marzo 1939, p 289, 14 febbraio 1940, p 310, 14 marzo 1941, p 326 Nel 1937 il disavanzo di esercizio fu di 400 000 lire Nel '38 di 1 209 658,49 In questo caso influiva in grado preponderante la perdita registrata sulla rete cremonese, che era di L 881 188,85 per il 1939 non vengono forniti dati Tuttavia è detto che l'aumento dei costi del carbone e dei metalli, con l'aumentato costo del lavoro, determinarono un disavanzo che si sarebbe verificato anche negli anni futuri Nel '40 il disavanzo fu di 147.170,21 lire (prodotti L 14.472.150,52, spese L 14.619 320,73). In questo caso risultava attivo l'esercizio della Orbetello-Porto Santo Stefano

> nostro Paese e per la fede [ ] nei suoi destini, si [doveva] ritenere che [sarebbero stati] in un tempo più o meno vicino, superati[91].

Nel frattempo permanevano disservizi di vario genere e gli utenti avevano ragione di lamentarsene. Alla vigilia del conflitto si era accumulato un contenzioso tale, tra la Società Nazionale e l'opinione pubblica, che la società ritenne di stilare un memoriale, i cui probabili destinatari erano i molti critici, ma soprattutto il governo[92]. Si intendeva smentire coloro che la accusavano di essersi disinteressata del servizio, non operando i necessari rinnovamenti, solo preoccupata di lucrare su un servizio essenziale, per nulla interessata a migliorare le condizioni dei viaggiatori. Il nucleo del ragionamento consisteva nella considerazione che la Brescia-Iseo-Edolo era una linea composita. Il tratto da Iseo al capoluogo aveva richiesto interventi onerosi, a causa della sua inadeguatezza a svolgere un servizio efficiente. In generale la ferrovia camuna era stata sottoposta a vincoli, economici e di opportunità di percorso, che la limitavano. Appariva dunque sbagliato caricare la Società Nazionale di responsabilità.

Il documento ricordava la presa in carico della Brescia-Iseo, «la pessima delle linee della rete» statale. Il memoriale continuava trattando dell'esiguità dell'armamento, che aveva obbligato ad utilizzare una locomotiva speciale, adatta alla leggerezza delle strutture della Brescia-Iseo. La scarsa velocità non si poteva, peraltro, imputare alla SNFT. La linea camuna, proseguiva il documento, era stata costruita in modo che trovasse sulla propria via ben 34 stazioni e fermate, inoltre essa attraversava luoghi montani. I treni della Società Nazionale avevano rappresentato un grande servizio reso alla Valcamonica, durante la guerra. Per mezzo di questi convogli erano giunte in valle le derrate alimentari. Non si doveva, inoltre, dimenticare l'impegno profuso dalla SNFT, anche se sfortunato, per l'incremento del trasporto lacuale.

Pensassero, i critici, prima di avanzare accuse circa la efficienza del materiale rotabile. La ferrovia camuna utilizzava locomotive e carrozze che non avevano superato «i limiti di età assegnati dalle norme vigenti». Il disastro del Gleno stava, poi, a dimostrare quanto i materiali impiegati nella costruzione della ferrovia fossero solidi. La resistenza offerta dalle strutture edificate dalla ferrovia valsero, per dirla con «un'Augusta Persona, accorsa immediatamente», a salvare Darfo dalla furia delle acque, non subendo neppure danni rilevanti[93].

[91] 14 marzo 1937, p 257-258

[92] Si tratta di un dattiloscritto datato Roma 1° Ottobre 1940, dal titolo *L'opera della Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie nella Provincia di Brescia*, la cui copia mi è stata data dal compianto Franco Fava

[93] IBI, p. 15. Quando la massa d'acqua del bacino artificiale «precipitando dalla stretta gola aperta nella montagna a piombo sulle case di Darfo Di queste una ventina erano collocate tra la fenditura da cui irruppe la furia delle acque e la ferrovia, e furono demolite, le altre, in maggior numero, al di là dell ergine stradale, furono salve», inoltre, «cosa veramente sorprendente, resistette il ponte in ferro posto proprio dirimpetto all'imboccatura della Valle del Gleno, contro il quale andarono a battere non solo le acque, ma i materiali, alberi sradicati, travi di ogni gene-

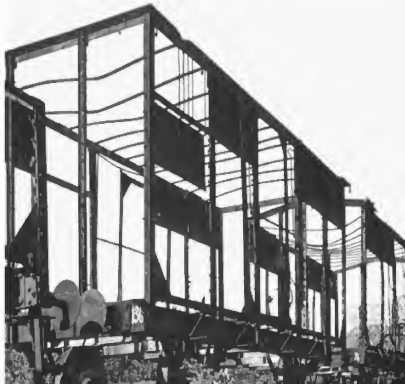
Vi era da considerare anche che per molti anni si era registrato il deficit degli esercizi. La Società Nazionale, a differenza di altre società di trasporto, non aveva abbandonato il campo. Essa aveva, al contrario, mantenuto in vita i traffici nella valle dell'Oglio. L'elettrificazione, di cui tanto si parlava, era stata esclusa dal governo, non intenzionato a concedere i necessari sussidi. La Società Nazionale non aveva alcuna responsabilità di cui dar conto.

La SNFT aveva addirittura accettato di istituire un servizio automobilistico parallelo alla linea: vale a dire aveva istituito un servizio che le faceva concorrenza. Di queste, che erano benemerenze, l'opinione pubblica non voleva tener conto. Di resto, si trattava della riproposizione di uno schema noto, giocato ora ai danni della società. Si verificava un fenomeno ricorrente. Era stato superato il termine oltre il quale la concessione sarebbe potuta essere disdetta da una delle parti. Era accaduto «con le Meridionali, con le Sarde, con la Sicula Occidentale». I «debolissimi governi del tempo» erano stati indotti a revocare le concessioni. Si trattava, era opinione della Società Nazionale, di manovre non più proponibili stante il quadro politico garantito dal regime. Infatti esse «non [avevano] attecchito da che esiste[va] un governo forte, come il Governo Fascista[94]».

re, porte, finestre delle case diroccate. Il ponte fermò tutta questa congerie e non ebbe alcuna lesione».

[94] Ibi, p. 29.

12

La catastrofe e la ricostruzione

A differenza della prima guerra mondiale, il secondo conflitto colpì il Sebino e la Valle Camonica arrecando lutti e distruzioni. La guerra accentuò i problemi della ferrovia camuna. Innanzitutto vi furono i danni arrecati alle strutture e al materiale rotabile. La furia bellica colpì la ferrovia, cogliendola in un passaggio molto difficile, facendo sì che la mole dei problemi si ingigantisse. La ricostruzione postbellica avrebbe potuto costituire l'occasione per rendere il servizio adeguato alle esigenze degli utenti.

In un primo momento la situazione di belligeranza aveva apportato alcuni vantaggi alla ferrovia. I trasporti su strada proibiti avevano tolto di mezzo la concorrenza. L'esercizio 1942 si era chiuso con buoni esiti. Il saldo positivo dei prodotti ammontava a 5.923.856,44 lire, il coefficiente di esercizio era poco più di 0,75[1]. Il conflitto, con le sue distruzioni, si avvertì acutamente nel 1943. Si verificò allora un disavanzo d'esercizio di 2.270.463,68 lire. In questo caso erano stati i prodotti della Orbetello-Porto Santo Stefano a decretare il deficit: su quella linea, a causa dei «continui bombardamenti, il traffico [era] andato annullandosi[2]».

La guerra spinse ben presto in Valcamonica un'umanità di disperati. Qui si rifugiavano gli sfollati delle zone maggiormente colpite dalla guerra. Il treno era naturalmente il mezzo di cui si servivano. Strideva, in quell'occasione, l'inadeguatezza della ferrovia camuna. L'autorità prefettizia nutriva forti preoccupazioni. Riteneva che la ferrovia non fosse in grado di garantire un servizio «divenuto infinitamente superiore al normale». In una zona che disponeva di «antiquate e poco servite linee di comunicazione che [erano] anche di per sé inadatte a sopportare il semplice e normale traffico che le necessità commerciali industriali ed agricole della zona» avrebbero comportato. Il traffico era di tale intensità, in quel frangente, che necessitava di essere integrato con una terza coppia

---

[1] VCAM, Vol. 6, 9 marzo 1943, pp 351-362. Prodotti dell'esercizio 1943. rete camuna L 20 481 011,21 (spese L 15.055 795,38), Rovato Cremona L 1.538 009,08 (spese L 1 994.359,29) Orbetello Porto Santo Stefano L 2 099 448,28 (spese L 1 449.457,44) Il saldo attivo di bilancio era di 130 377,49 lire.

[2] IBI, 16 maggio 1944, p 360

di treni. Il ministero delle Corporazioni non aveva concesso il richiesto aumento delle dotazioni di combustibile, per cui era risultato impossibile incrementare il servizio ferroviario. Maggiori quantità di carbone erano necessarie anche per il fatto che i treni sovraffollati esigevano «doppia trazione» e, dunque, si verificava un notevole consumo di combustibile[3].

La ferrovia camuna aveva ridotto il proprio servizio già dal 1935. La situazione era così sintetizzata da sindaco di Ponte di Legno.

> Con la guerra d'Africa la SNFT sopprimeva la copia (sic) di accelerati che non rimetteva più in attuazione e a intervalli la copia di treni intermedi che alternativamente soppresse, riattivò a proprio libero arbitrio. Mai come ora vi fu sulla Edolo-Brescia affollamento dei treni [...] sulla Bergamo-Clusone - ferrovia pure a vapore - su sei copie giornaliere del 1940 si [erano] ridotte a 4 – e continua[va]no [...], non tenendo conto del servizio tranviario elettrico Bergamo-Albino avente una corsa ogni mezz'ora.
>
> Contro il volere della SNFT e in seguito ad una interpellanza al Senato dell'On Bonardi, venne istituito un servizio automobilistico Ponte di Legno-Brescia: servizio eseguito dalla Ditta Longoni e altamente lodato da tutti.
>
> Anche quello [era] stato tolto[4]

In sindaco illustrava la condizione dei trasporti. Da Ponte di Legno permanevano due partenze quotidiane nei giorni feriali, alle ore 3,55 e alle 15,05 e due arrivi, alle 11,30 e alle 22,30, nei casi, invero non frequenti, in cui gli orari erano rispettati. Di domenica, poi, non si partiva né arrivava. La situazione era tale che i paesi dell'Alta Valcamonica disponevano del servizio postale una sola volta al giorno. La soppressione festiva aggravava ulteriormente la situazione.

Il 1944, anno in cui l'avvocato Luigi Ottone assunse le cariche di vice presidente e di amministratore delegato, essendo il padre defunto, fu molto negativo anche per la società. Le vicende belliche, con la separazione in due del Paese, non permettevano alla direzione romana di stabilire delle comunicazioni con l'esercizio iseano. In marzo si prendeva atto che da due mesi non si avevano notizie da Iseo. Vale a dire dalle reti camuna e cremonese: «l'ultima contabilità giunta a Roma da Iseo [era] quella del Gennaio 1944 e non [era] punto confortante». In quel solo mese le perdite d'esercizio erano state di L 92.171,69. La situazione era tale che «non [era] possibile immaginare il successivo andamento dell'esercizio di quella

[3] ASBs Gabinetto di Prefettura b. 100, *Società Nazionale Ferrovie e Tranvie – Pratica generale* Il prefetto al Ministero dell'Interno, 13 dicembre 1942.

[4] Ibi Il Sindaco Ponte di Legno al prefetto di Brescia 6 Marzo 1942 Questo era il quadro della viabilità nell'Alta Valcamonica d'anteguerra: Doppia coppia servizi automobilistici Ponte di Legno-Bergamo-Milano, coppia giornaliera estiva Cremona-Brescia-Ponte di Legno, coppia settimanale estiva Genova-Piacenza-Cremona-Ponte di Legno, coppia giornaliera Ponte di Legno -Tonale-Fucine-Peio-Malè, doppia corsa giornaliera estiva Ponte di Legno-Gavia- Santa Caterina, coppia giornaliera estiva e invernale Ponte di Legno-Edolo in coincidenza con la coppia di treni accelerati della Brescia-Edolo, coppia giornaliera Ponte di Legno-Edolo-Brescia

Rete». Poco si sapeva anche della ferrovia di Orbetello, tranne che la linea aveva subito notevoli danni e che era bloccata dalle macerie.

A guerra terminata, nel giugno del '45 si presentarono i dati contabili circa le reti camuna e cremonese. Il quadro era decisamente disperante. L'amministratore delegato non usava perifrasi: «la situazione dell'Esercizio di Iseo [era] gravissima[5]». Considerando gli esercizi del 1944 e dei primi sei mesi del 1945 la perdita totale era calcolata in 31.841.000 lire. Tutte le linee erano in netto deficit. Durante il 1945 l'esercizio di Iseo si era limitato a pagare gli stipendi, per un ammontare mensile di 1.500.000 lire, «utilizzando il magazzino, creando debiti verso terzi, non pagando tasse erariali, noli, contributi, partecipazioni alla Provincia[6]». In quelle condizioni le previsioni erano pessime. Ipotizzando un incremento tariffario attorno al 150%, si sarebbe potuto contenere il disavanzo in una cifra che oscillava tra i 6 e i 9 milioni di lire.

Nella seduta del Consiglio d'amministrazione del 10 settembre 1945[7] l'amministratore delegato relazionava sull'esercizio di Iseo, coadiuvato dall'ingegner Giulio Fantini che vi aveva rappresentato la direzione centrale dal novembre 1943 al giugno '45. Fino agli inizi del '44 il servizio si era svolto in un clima di relativa normalità. In febbraio vi era stato il bombardamento della stazione di Brescia, parte del materiale rotabile era risultato danneggiato. Da giugno alla fine dell'anno vi furono 35 azioni militari che colpirono anche gli impianti sociali. Vari agenti erano stati feriti. Le incursioni aeree avevano fatto una vittima, si trattava del «macchinista Luigi Bertera, colpito dalla mitraglia mentre si trovava sulla propria locomotiva intento al suo lavoro nella stazione di Borgo San Giovanni. Alla sua memoria l'Amministratore Delegato manda[va] un saluto commosso cui si associa[va] il Consiglio».

La direzione dell'esercizio iseano aveva trovato accoglienza presso il teatro delle suore Canossiane. I danni più gravi alle strutture erano quelli subiti da vari ponti. Quelli di Soncino e, sulla ferrovia camuna, di Sonico e di Artogne non erano stati riparati, quest'ultimo consentiva il traffico, essendo state eseguite delle sistemazioni provvisorie, mentre quello di Capo di Ponte era in ricostruzione. A Sonico, come a Soncino, si era costretti a fare dei trasbordi. Nel complesso rimaneva in servizio il 53,42% del materiale rotabile, come mostra la tabella.

Anche il materiale in uso abbisognava di riparazioni. Ad aggravare la situazione mancava il carbone, alcuni treni dovevano essere sospesi. L'uso della legna era antieconomico, rendendo mediamente un terzo del carbone. Vi era carenza anche di olii combustibili e la marcia dei convogli era resa meno sicura, poiché molte traverse

[5] VCAM, Vol. 7, 9 marzo 1945, pp 398-400.

[6] Ibi, Vol 7, 23 giugno 1945, p 19

[7] Ibi, 10 settembre 1945, pp 26-37.

attendevano di essere sostituite, per tale motivo si era dovuto ridurre la velocità di marcia del 20%[8].

Condizioni del materiale rotabile al 10 settembre 1945[9]	dotazione	danneggiate	in servizio
Locomotive	21	12	9
Carrozze bagagliai	65	40	25
Carri chiusi	143	53	90
Carri aperti a sponda alta	39	19	20
Carri aperti basse sponde	39	19	20
TOTALE	307	143	164

Per mantenere il servizio, pure ridotto, le spese erano di circa 4 milioni e mezzo al mese, a fronte di entrate di 1.200.000 lire. Da luglio si era ottenuto di poter aumentare le tariffe, che si collocavano al 300% rispetto al dicembre del '39. Dei risparmi si attendevano anche dal pensionamento di 50 agenti. Si trattava di misure che avrebbero potuto rovesciare il rapporto tra prodotti e spese. L'amministrazione alleata, grazie all'interessamento della Deputazione provinciale di Brescia, aveva concesso un sussidio di 6 milioni di lire, oltre ad una cifra di 10 milioni per la ricostruzione del ponte di Sonico. Era stato, inoltre, permesso alla Società Nazionale l'uso di un centinaio di carri lasciati sulla linea dalle truppe belligeranti. Nel frattempo, la ditta Longoni continuava a svolgere il servizio automobilistico Brescia-Iseo-Edolo.

L'amministratore delegato tracciava le linee della storia recente delle reti sociali. La ferrovia Orbetello-Porto Santo Stefano aveva cessato di funzionare il 3 marzo del 1944. Gli ultimi mesi della sua vita erano stati disastrosi. Nel secondo semestre del '44, con l'avvicinamento del fronte di guerra alla Valle Padana, le due reti del Nord avevano incontrato notevoli difficoltà e, per conseguenza, il servizio era

[8] IBI, p. 28. Di norma si cambiavano dalle 27000 alle 30.000 traverse ogni anno: nel 1944 e nei primi otto mesi del '45 ne erano state sostituite circa 10.000.
[9] IBIDEM.

stato irregolare. Le sospensioni del servizio merci erano state frequenti. Il trasporto dei passeggeri dovette essere ridotto, causa la scarsità di carbone. Basti pensare che il deposito di Iseo, nell'ultimo quadrimestre dell'anno disponeva di soli 440 chilogrammi di scorte, mentre la quota necessaria sarebbe stata attorno alle 4.800. Solo dopo la fine del conflitto gli alleati iniziarono a fornire combustibile con regolarità. L'amministratore delegato osservava, inoltre, che l'«enorme disavanzo» della gestione dell'esercizio derivava anche dall'incrementato costo del lavoro[10].

Il Bilancio del 1945 confermava questo quadro cupo. Il coefficiente medio d'esercizio delle reti ferroviarie si attestava all'1,18[11]. I prodotti erano in aumento grazie alle tariffe maggiorate. Il deficit, che nel 1944 era stato di 4.974.809,76 lire, ora ammontava a 28.569.768,44 lire. Il saldo passivo di bilancio fu di 390.263,25 lire. Ciò in virtù dei fondi della «riserva statutaria».

L'anno successivo, nei soli primi otto mesi, il deficit si gonfiava. Aumentavano i prodotti, dovuti a nuovi aumenti tariffari, ma le spese subivano un'impennata[12]. Il coefficiente di esercizio era 1,93. In quelle drammatiche condizioni ci si poneva il quesito sul che fare. Su quale indirizzo dare all'insieme dei servizi ferroviari gestiti dalla Società Nazionale. La Rovato-Soncino-Cremona era troppo deficitaria, tanto che l'Ispettorato della Motorizzazione riteneva non doversi ricostruire il ponte a Soncino, ma che la linea dovesse essere sostituita dal servizio automobilistico. Si cominciava a pensare ad un servizio automobilistico, gestito direttamente dalla SNFT anche per la Valle Camonica. Troppi erano i postulanti per una concessione di tal genere. Occupare lo spazio avrebbe voluto dire, per la società, evitare una gravissima iattura.

Si considerava l'entità dei danni arrecati dalla guerra che, secondo una stima del 1946, ammontavano a 4.668.982,88 lire. Oltre i ponti di cui s'è detto[13] risultavano danneggiate piuttosto seriamente, fra le altre, la stazione di Rovato, che

[10] IBI, p. 37. Per l'occasione il consiglio decideva di concedere alla cassa soccorso di Iseo un'oblazione *una tantum* di L 15.000.
[11] IBI, 13 febbraio 1946, pp. 40-44. Spiccava il dato negativo della Orbetello-Porto Santo Stefano, che registrava il coefficiente estremamente negativo del 3,3. La rete camuna aveva avuto entrate per L 41.944.103,31, contro le spese che raggiungevano la cifra di L 63.994.494,04. La Rovato-Soncino-Cremona aveva incassato 3.662.412,47 lire, mentre le uscite erano state di 6.965.979,16.
[12] IBI, 2 dicembre 1946, p. 50. Questo il quadro dei prodotti e delle spese: Brescia-Iseo-Edolo, prodotti L 47.667.015,12, spese L 66.491.429,56; Rovato-Cremona, prodotti L 3.630.508,74, spese L 12.724.115,63. Dal 21 marzo erano in vigore tariffe superiori del 700% di quelle del 1942 (p. 52).
[13] ASNFTMI, b 222/7 *Verbale della visita alla rete ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo e Cremona-Rovato-Iseo, per l'accertamento dei danni di guerra*, p. 4. Il ponte di Artogne era stato «fatto saltare da ignoti il 1° luglio 1944». Esso era lungo 20 metri, «l'esplosione [aveva] squarciato le due travi, l'impalcato ed il binario rendendolo inutilizzabile per circa 9 metri di lunghezza. I tedeschi lo avevano riattivato costruendo «una pila al centro del torrente atta a sostenere la metà ancora efficiente del ponte». Vi era il pericolo che una piena del torrente ne compromettesse la stabilità. Il ponte di Sonico «era stato distrutto da militari germanici in ritirata il 1° maggio 1945, cariche di esplosivo [avevano] fatto crollare l'arcata centrale in calcestruzzo». Ne risultava deviata la corrente. In tal modo risultava scalzata la fondazione di una pila che, cedendo, aveva fatto crollare due arcate minori della luce di otto metri (p. 6).

aveva subito 10 bombardamenti, e quella di Cividate Camuno. Il magazzino merci e il fabbricato viaggiatori della stazione di Cedegolo risultavano gravemente lesionati dalle incursioni aeree alleate. I danni per il resto erano diffusi su tutte le linee. Le spese previste per la riparazione, o la ricostruzione, del materiale rotabile distrutto, ammontavano a 99.493.525 lire, i costi del materiale rotabile da ripristinare sulla sola Iseo-Edolo raggiungevano la cifra di 58.270.500 lire[14]. Così terminava la guerra e, nel contempo, iniziava un lungo e difficile dopoguerra.

Le querimonie per lo stato del servizio fornito dalla ferrovia camuna ripresero già nei primi mesi dopo la conclusione del conflitto. Ammesso si fossero interrotte. In dicembre il giornale dei socialisti camuni[15] lamentava la mancanza di lampadine sui vagoni, così che i malcapitati che andavano a Brescia, o si recavano in valle, dovevano viaggiare per tre ore al buio. Le critiche alla Società Nazionale si moltiplicavano e accomunavano tutte le parti politiche. Ci si chiedeva come mai non si fosse elettrificata la linea. La lentezza con cui i convogli si muovevano era esasperante: costringeva ad occupare sei ore per giungere dall'Alta Valle a Brescia. «La Verità», l'organo della federazione bresciana del Partito Comunista Italiano, accusava la SNFT di sabotare la ricostruzione. La società non si era data da fare per ottenere i finanziamenti per la ricostruzione, ad essa era imputato di ostacolare la ripresa di un servizio decente. La SNFT si preoccupava, invece, «di pagare i sospesi fascisti che ad oltre 20 mesi [dalla fine del conflitto] percepi[vano] regolare stipendio». Si trattava di critiche che esprimevano un scontento diffuso anche se, spesso, erano approssimative quanto alle soluzioni proposte[16]. Rimane indubbio che le comunicazioni di cui il Sebino e la Valcamonica potevano fruire si collocavano ad un livello assai basso. «La Valcamonica» del 9 febbraio 1946 descriveva ciò che i treni della Nazionale offrivano: «Una macchina scassata, tre carri bagaglio, una carrozza di terza classe, una di prima e in coda due carri bestiame. C'[era] puzza, sporco, ci piove[va] dentro[17]».

Il lungo dopoguerra della ferrovia camuna fu segnato da disavanzi d'esercizio che assumeranno dimensioni tali da caratterizzare strutturalmente il servizio ferroviario, fino allo scadere della concessione alla Società Nazionale. Di seguito ho cercato di dare la sintesi dei dati contabili, riferiti al rapporto tra le spese e i prodotti delle linee camuna e cremonese dal 1946 al 1973: i coefficienti d'esercizio.

La presentazione di due tabelle separate si è resa necessaria in quanto i dati forniti dai volumi, dal quinto all'ottavo, dei verbali dl Consiglio d'amministrazione

[14] IBI, b 222/8, *Perizia per la ricostruzione del materiale rotabile distrutto da eventi bellici* e *per la riparazione di quello non totalmente riparato.*
[15] «Valcamonica socialista», 15 dicembre 1945.
[16] «La Verità», 18 febbraio 1947. L'auspicata elettrificazione sarebbe stata facilitata dal fatto che, come «tutti [sapevano], che la SNFT [aveva] un riserva di energia elettrica in Valle Camonica».
[17] Citato in M. FRANZINELLI, *La Valcamonica nella ricostruzione: 1945-1953*, Breno, Circolo culturale Guglielmo Ghislandi, Tipografia Valgrigna, 1983, p 114.

mutano le definizioni di talune voci. Cosa che può ostacolare la corretta interpretazione dei dati.

Non è questione formale. Nella prima tabella vi è la non equivoca definizione di ***prodotti***, da intendersi quali introiti lordi del servizio delle reti camuna e cremonese. Tra le spese erano compresi, fino al bilancio 1960, gli oneri per la guardianìa della linea Orbetello-Porto Santo Stefano, una cifra che oscillava attorno alle tremila lire annuali. Mancano, inoltre, i dati degli anni '48 e '49, riportando i verbali solo le perdite d'esercizio, senza ulteriori riferimenti dai quali desumere il coefficiente.

anno	prodotti	spese	coefficienti d'esercizio
1946	145.887.045	227.098.900	1,56
1947	275.245.163	484.578.019	1,76
1950	285.623.183	623.622.314	2,18
1951	356.832.245	713.543.789	2,00
1952	410.281.067	808.461.038	1,97
1953	348.769.382	835.126.037	2,39
1954	397.054.171	848.334.058	2,1
1955	423.709.837	908.975.574	2,15
1956	535.241.154	841.154.198	1,57
1957	580 889 839	1.081.160.741	1,86,
1959	706.853.328	1.305.499.240	1,85
1960	725.057.168	1.355.352.590	1,87

La situazione appare drammatica. Le uscite soverchiavano abbondantemente le entrate. All'aumento dei prodotti corrispondeva un incremento più intenso delle spese, in particolare dalla fine degli anni Cinquanta. Nella generale condizione di passività, spiccano per gli esiti particolarmente negativi gli esercizi della prima metà degli anni Cinquanta. Dal 1956 permaneva il solo servizio di trasporto ferroviario della rete camuna, essendo cessato l'esercizio della linea cremonese, sostituito dal servizio automobilistico. Dall'anno successivo i prodotti di questo servizio, gestito dalla società, furono inglobati nel computo complessivo dei prodotti.

La tabella che segue conferma la tendenza negativa. Il miglioramento relativo del coefficiente deriva dal fatto che all'attivo sono posti i ***prodotti*** e i ***sussidi***, dal

1965 i *prodotti* e le *sovvenzioni ordinarie.* Non è possibile, quindi, discernere con esattezza l'entità dei prodotti. I coefficienti degli anni 1967, 1968, 1971 e 1972 risultano maggiori di quelli degli anni vicini, poiché per essi disponiamo degli effettivi prodotti. Mancano i dati del '69 e del '70, in ragione del fatto che i verbali riportano la parità contabile tra entrate e uscite, senza informazioni utili alla determinazione dei rapporti che ci interessano.

Anno[18]	prodotti e sussidi	spese	coefficienti d'esercizio
1961	1.258.475.330	1.419.401.087	1,13
1962	1.045.172.401	1.532.980.654	1,47
1963	1.450.513.441	1.609.367.682	1,11
1964	1.444.064.633	1.865.508.718	1,29
1965	1.023.933.054	1.973.303.659	1,93
1966	1.686.727.324	1.997.941.992	1,18
1967	865.945.397	2.050.369.979	2,37
1968	930.531.727	2.103.874.817	2,26
1971	394.017.632	2.673.308.645	6,78
1972	695.190.938	3.023.970.989	4,34
1973	1.185.015.634	3.542.807.362	2,99

Il quadro che ne esce mostra che la guerra può essere considerata il tornante di una traiettoria in discesa, che in seguito non si arrestò. Si prendeva atto che la ferrovia camuna viveva in una strutturale condizione di deficit. Tale condizione, che la accomunava alle altre strade ferrate gestite da privati, aveva portato la mano pubblica a ripianare via via i disavanzi che gli esercizi accumulavano. Dal 1946, con provvedimenti che nel tempo furono reiterati, i bilanci della SNFT presentavano una voce costituita dalle «Partite in corso di regolarizzazione con lo Stato». In tal modo i bilanci potevano chiudere in pareggio, ponendo in competenza le cifre coincidenti con le perdite annuali dell'esercizio, che lo Stato avrebbe provveduto a saldare.

In queste condizioni si doveva porre mano all'opera di ammodernamento della linea; d'altra parte vincoli economici pesantissimi rischiavano di vanificare ogni

[18] I dati sono desunti da VCAM, Volumi 7, 8, 9.

velleità di innovazione. L'elettrificazione, ad esempio, richiesta da più parti, per la quale vi erano state autorevoli pressioni, non fu più menzionata tra le ipotesi realistiche, dopo che nel 1943 «Il popolo di Brescia» l'aveva data per imminente[19]. I costi da essa richiesti erano giudicati non sopportabili.

Una tregua tra l'opinione pubblica e la Società Nazionale si verificò nel 1950. Finalmente in quell'anno entrarono in servizio le prime due littorine. Ne sarebbero giunte altre, assieme a locomotori diesel. Giunte a Brescia dalla Breda di Milano, le nuove automotrici avrebbero permesso di evitare gli inconvenienti delle vecchie vaporiere.

> Nelle lunghe e noiosissime gallerie di Pisogne non ci [sarebbe stato] più bisogno [...] di chiudere gli sportelli anche se dentro le vetture si soffoca[va] per il caldo o per i vari lezzi, onde evitare che il nero e caliginoso fumo della vaporiera che trascina[va] il lentissimo convoglio, trasform[asse] tutti in spazzacamini.
> Le nuove littorine [avrebbero funzionato] a nafta, e [avrebbero percorso] l'intero [tragitto] Brescia-Edolo rispettando molte fermate, in poco più di due ore. Basta coi continui scossoni che intonti[va]ono e fa[ceva]no dolorare le ossa quasi avessero ricevuto un sacco di legnate[20]

Era giunto il momento, per dirla con «Il giornale di Brescia», in cui finalmente si sarebbe messo «a dormire il "macinino"[21]».

Come s'è detto, si trattò di una tregua molto breve. Il tema della necessaria opera di adeguamento della linea si poneva in modo drammatico nel 1951, in seguito all'incidente in cui persero la vita 13 persone e ne furono ferite altre 22. In particolare si pose la questione dei passaggi a livello non custoditi. L'aumento postbellico della circolazione automobilistica non era più compatibile con la presenza di numerosissimi passaggi incustoditi. Tali passaggi, ora deprecati unanimemente, erano stati spesso frutto di pressanti richieste da parte dei proprietari dei fondi, i quali li avevano reclamati affinché le loro proprietà non restassero isolate o difficilmente accessibili.

[19] Il giornale si occupò del problema dell'elettrificazione della Brescia-Iseo-Edolo con tre articoli pubblicati nel 1942, il 18, il 21 luglio e il 26 novembre In essi si confrontava la posizione della SNFT che, per bocca del suo vicedirettore ingegner Zaquini, pur apprezzando l'opera ne sottolineava i costi, e quella del giornale che, basandosi sull'autorità dell'ingegner Matteo Maternini, era molto più possibilista L'anno successivo «Il popolo di Brescia», del 13 giugno, dava notizia che la Società Nazionale aveva fatto approntare un progetto La stazione di testa della linea elettrificata sarebbe stata quella di Borgo San Giovanni, dove la locomotiva a carbone partita dalla stazione di Brescia sarebbe stata sostituita da un locomotore elettrico Analoga stazione di scambio era prevista a Bornato-Calino, in corrispondenza dell'imbocco del tronco per Rovato. Presso le stazioni di Passirano, Pisogne e Malonno si sarebbero collocate «le sottostazioni di trasformazione e conversione» La linea avrebbe dovuto subire delle modifiche, giudicate di non ingente portata Gli elettrotreni avrebbero drasticamente ridotto i tempi di percorrenza. Da Edolo a Brescia un treno diretto, alimentato da elettricità, avrebbe impiegato un'ora e quaranta minuti L'accelerato avrebbe collegato il capoluogo con l'alta valle in 4 ore La società era dunque invitata a fare «come il prete di buona volontà, [che] quando suona messa è già pronto a celebrarla»

[20] «La Valcamonica», 22 gennaio 1950

[21] «Il Giornale di Brescia», 16 gennaio 1950

Il tragico incidente, di cui si occupò anche la stampa nazionale, avvenne il 2 giugno del 1950 presso il passaggio a livello, in località Ponte Barcotto, nel territorio del comune di Pisogne. Così ne parlava l'amministratore delegato della SNFT: «un camion carico di gitanti impegnò il passaggio a livello incustodito senza usare le precauzioni prescritte e venne investito da una locomotiva[22]». Il treno, trainato da un'automotrice, discendente dalla valle, alle ore 17,15, investiva il penultimo camion di una colonna composta da sei automezzi. Si trattava di un ***Dodge,*** già usato a scopi bellici, adibito, con delle panche, al trasporto di passeggeri. Come detto, le vittime furono 13, più di venti i feriti. Si trattava di dipendenti della Fonderie Officine Bergamasche, reduci da una gita aziendale[23]. L'emozione suscitata dalla sciagura fu enorme. Il ricordo perdura e ci restituisce l'immagine di un'Italia stremata dalla guerra, la cui esasperata indigenza mostrava come fosse duro anche il dopoguerra.

Era un tragico evento, purtroppo non il solo in quel periodo. Nel corso del '51 si erano verificati vari incidenti e investimenti ai passaggi a livello o in piena linea. In quattro casi vi erano state conseguenze mortali, 16 episodi avevano provocato ferimenti e gravi danni al materiale ferroviario. In luglio, presso la stazione di Iseo avvenne uno scontro tra un treno passeggeri e un merci. I feriti in quell'occasione furono 17. Anche in quel caso la Società Nazionale riteneva di non avere responsabilità; ma la vicenda di Pisogne, assieme alla condizione di insicurezza nella quale si svolgeva il servizio, imponevano di approntare misure di sicurezza, innanzitutto la «chiusura e [la] protezione dei Passaggi a Livello[24]».

Non era, peraltro, convinta dell'innocenza della società gran parte dell'opinione pubblica[25]. Il senatore democristiano Cemmi rivolgeva un'interpellanza al ministro dei Trasporti, in cui chiedeva che, almeno i più importanti attraversamenti della linea camuna, fossero dotati di dispositivi di sicurezza[26]. La risposta del ministro scagionava la società da ogni responsabilità. Si era trattato di una disgrazia dovuta ad un «banalissima disattenzione» del conducente. La Società Nazionale sarebbe stata sollecitata alla chiusura di alcuni passaggi a livello e alla istituzione del servizio di sorveglianza su altri. Si doveva, tuttavia, tenere conto delle ristrettezze economiche in cui l'azienda si dibatteva[27].

[22] VCAM, Vol 7, 14 marzo 1952, p 97 Nello stesso luogo vi erano state altre due vittime 4 anni prima IBI, 15 marzo 1948, p 71 «certo Agostinelli Vincenzo [ ] il 1/11 fu travolto dal treno mentre tentava di oltrepassare il binario al passaggio a livello presso Pisogne. In tale circostanza, la nostra guardia barriera Gorni Maria, che generosamente si era lanciata verso l'Agostinelli per tentare di trascinarlo via dal binario, fu essa pure urtata dal treno, riportando ferite tali che soccombeva poco dopo [Essa fu] decorata con medaglia d'argento al valor civile»

[23] «Il giornale di Brescia», 6 giugno 1951

[24] VCAM, 15 marzo 1948, p. 98

[25] Significativo il titolo di un articolo de «Il giornale di Brescia» del 14 giugno 1951. *Vent'anni fa più custoditi di adesso i passaggi a livello della Valcamonica.*

[26] «Il giornale di Brescia», 5 giugno 1951 Analoga interrogazione era presentata dal collega di partito del senatore Cemmi, il senatore Menghi

[27] IBI, 1 luglio 1961

La questione delle infrastrutture assumeva, dunque, importanza centrale. Dall'immediato dopoguerra non era chi non vedesse che dalla soluzione del problema dei trasporti dipendevano non solo le sorti dell'industria e dei commerci, bensì anche le condizioni di vita degli abitanti la Valle Camonica. Nel 1948 si era svolto a Brescia un convegno che si era occupato delle «comunicazioni della Valle col capoluogo di provincia». In quell'occasione il Cemmi illustrò la sua interrogazione al ministro dei Trasporti. In essa egli richiamava l'attenzione sulla ferrovia della Valcamonica. Prima di procedere ad «ultramodernizzazioni» sulle reti principali, il governo avrebbe dovuto curarsi delle linee secondarie. Tra di esse la ferrovia camuna, per le sue dimensioni, per le potenzialità commerciali, industriali e turistiche del vasto comprensorio in cui agiva. Relativamente poco colpita dagli eventi bellici, le sue locomotive arrancavano ad una velocità media di 20 chilometri orari. Nelle parole del senatore tornava una inveterata preoccupazione. L'inefficienza dei trasporti ferroviari ostacolava il collegamento dell'economia valligiana con il capoluogo e con la pianura, bresciana e cremonese. Vi erano, inoltre, delle tariffe troppo alte in rapporto al servizio prestato, superiori anche a quelle praticate dalle Ferrovie dello Stato.

Qual era, dunque, la motivazione per la quale il servizio ferroviario era lasciato nelle mani di un'industria privata che perseguiva il proprio utile, ma non assumeva rischi, avendo la garanzia che la mano pubblica avrebbe saldato i disavanzi? La pubblicizzazione del servizio ferroviario, la nazionalizzazione, avrebbe resa possibile una gestione più oculata del servizio. Inoltre, sarebbe stato possibile mettere a frutto, nei tempi necessari, date anche le condizioni congiunturali del Paese, le risorse idroelettriche della valle, operando l'elettrificazione della linea[28]. Era il segno di una radicale rottura delle comunicazioni tra la Società Nazionale e la parte fondamentale del ceto politico locale. Rottura che, del resto, rifletteva il comune sentire. Se talune affermazioni intorno alla superiore efficienza della mano pubblica potevano trovare motivazioni in quella fase aurorale della Repubblica, la successiva storia del nostro Paese autorizza a più di un dubbio. In ogni caso appariva chiaramente la condizione in cui era giunta la Società Nazionale. Si imponevano delle iniziative, inevitabilmente onerose.

La società si muoveva in una condizione in cui era imprescindibile collocare l'azione sociale lungo direttive che ne garantissero la presentabilità nei confronti delle popolazioni e dei pubblici poteri. Le necessarie innovazioni non potevano realisticamente invertire il rapporto negativo tra prodotti e costi, nondimeno esse avrebbero permesso, in quanto attestanti un livello accettabile del servizio, il consolidamento del flusso di sovvenzioni statali. Le direzioni che prese l'iniziativa dell'azienda furono due. Da un lato si incrementò l'impegno per lo sviluppo del

[28] «Giornale di Brescia», 17 ottobre 1948 In quella sede, alla presenza di autorevoli e qualificate rappresentanze di tutte le posizioni politiche e degli enti locali, toccò all'ingegner Zaquini fare una difesa, che ai più parve d'ufficio, della condotta della SNFT

servizio automobilistico; dall'altro si iniziò una lunga opera di ammodernamento, la cui conclusione, parziale, si pose alla meta degli anni Sessanta.

Uno dei problemi da affrontare era costituito dalla concorrenza automobilistica. Il ventennio fascista, nel suo complesso, era coinciso con l'inizio dell'era automobilistica anche in Italia. Il numero di autocarri e autobus, oltre che di automobili, aveva preso ad incrementare dagli anni Trenta. Furono adottate delle leggi che favorirono l'autotrasporto. Le merci trasportate su strada, che erano nel 1928 di 42,8 milioni di tonnellate, nel '33 furono più del doppio: 101 tonnellate. Nel contempo si sviluppavano le autolinee che erano frazionate in circa 2.000 piccole imprese nel '34 e in 1.102 4 anni dopo[29].

Nel dopoguerra i servizi automobilistici si affermarono ulteriormente, anche per i minori costi di capitale fisso necessari, rispetto agli oneri cui si doveva sottoporre un'azienda ferroviaria. In base a tali valutazioni l'Ispettorato della Motorizzazione, lo si è visto, riteneva che non fosse opportuna la ricostruzione del ponte di Soncino: l'esercizio della Rovato-Soncino-Cremona era deficitario. Sarebbe stato conveniente sostituire la linea con un servizio di autolinea[30]. Si doveva prendere, inoltre, atto che la linea di Orbetello non era sopravvissuta alla guerra e aveva lasciato il posto agli autobus.

La SNFT maturò ben presto l'idea di costituire una società separata per il servizio su strada. Si formò così la Società Nazionale Ferrovie, Tranvie e Autolinee il cui capitale fu sottoscritto per i 9/10 dalla Società Nazionale[31]. Dall'aprile del '49 il servizio iniziò sulla tratta Brescia-Iseo-Pisogne-Lovere, «esteso poi a Breno», [ben presto] risultava in attivo». Perdurava il servizio di autobus da Edolo a Brescia. In otto mesi i prodotti raggiunsero la somma di 24.845.351,50 lire, le spese di 18.995.644,15 lire[32] (coefficiente d'esercizio 0,76). L'andamento positivo degli esercizi si interruppe nel 1954, quando si verificò una «sensibile contrazione[33]». Si decise allora di liquidare la SNFTA e di gestire il servizio automobilistico direttamente. La società di autolinee non era in grado, per l'insufficienza del capitale sociale, di pagare interessi passivi «a fronte di investimenti occorsile per l'acquisto degli autobus» e altro materiale[34]. Dal maggio del 1958 la Nazionale iniziò a gestire

[29] S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2005, pp. 103-106.
[30] Vcam, Vol. 7, 2 dicembre 1946, pp. 53-54.
[31] Ibi, 30 giugno 1947, p. 69. L'amministratore delegato motivava l'operazione «anche in considerazione del credito che Società di tal genere [avevano] preso le Banche e gli Istituti finanziari a differenza delle Società concessionarie di trasporti ferroviari che, per il loro deficit di esercizio, non [potevano] ottenere le anticipazioni necessarie per lo sviluppo dei servizi automobilistici».
[32] Ibi, 14 marzo 1950. Dapprima il servizio automobilistico si svolgeva con mezzi inviati dalla direzione, poi fu assunto dalla SAIA, «come per il servizio diretto Edolo-Brescia».
[33] Ibi, 29 novembre 1954, p. 128.
[34] Ibi, 30 novembre 1955, p. 139. La società di autolinee infatti era dotata di capitale esiguo, doveva ricorrere al finanziamento fornito dalla SNFT. Nel bilancio del 1954 si registrarono perdite per oltre 13 milioni di lire, in gran parte interessi passivi. Il capitale sociale era stato reintegrato il 7 giugno 1955; tuttavia erano previste altre perdite nel bilancio 1955. Inoltre, la

direttamente il servizio automobilistico della Valcamonica «con autobus di proprietà sociale[35]». L'anno successivo si registrava un «ulteriore deciso miglioramento» dei risultati dei servizi automobilistici. Gli utili erano aumentati del 10% rispetto al '57[36].

Nel marzo del '64 l'amministratore delegato informava il Consiglio che, con la fine dell'anno precedente, si era conclusa anche l'opera di ammodernamento delle linee sociali. L'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile aveva dato la certificazione dello «stato finale[37]» dei lavori. Era stato un cammino che la Nazionale aveva parzialmente superato. La riparazione dei danni bellici non era stata facile, «anche perché, per il materiale rotabile, [era] stato necessario effettuare una ricerca capillare delle unità disperse lungo la rete di Stato e perfino all'estero». La ricostruzione aveva attraversato due fasi. In un primo periodo la Società Nazionale aveva operato quello che definiva il «pre-ammodernamento». A questa fase andava ascritto il tentativo di

> porre un argine ai crescenti disavanzi attivizzando i traffici con ogni mezzo. In tale proposito s'inseri[va] la realizzazione dell'innesto delle linee sociali in stazione F. S. di Cremona, l'assunzione e lo sviluppo dei servizi automobilistici, il progressivo adattamento alle tariffe dei vari servizi alle mutate esigenze del pubblico e dell'azienda e, soprattutto, l'introduzione negli esercizi ferroviari di automotrici Diesel in sede di pre-ammodernamento volontario[38].

In tempi diversi erano state immesse in servizio 12 automotrici, «usate e rimesse in efficienza», oltre che un locomotore da 900 cavalli appositamente costruito dalla Breda. L'amministratore delegato confessava involontariamente l'efficacia delle diffuse lamentele e delle prese di posizione, anche autorevoli, sullo stato miserando della ferrovia camuna. L'opinione pubblica, a suo dire, non considerando i costi da affrontare, avrebbe spinto il governo, in mancanza di azioni significative, a revocare la concessione. Ragion per cui il «pre-ammodernamento [era stato] atto di saggezza aziendale gravido però di rischi e tecnici ed economici consapevolmente assunti dagli organi sociali [39]».

Con la legge 2 agosto 1952, n° 1221, iniziava l'«ammodernamento ufficiale». Le aziende concessionarie di servizi di trasporto avrebbero presentato un piano di adeguamento del complesso degli esercizi gestiti. L'approvazione del piano avrebbe comportato cospicui finanziamenti. Il progetto presentato dalla SNFT fu discusso dalla commissione interministeriale. In quella sede si decise la soppressione delle

normativa, privilegiando la gestione diretta, faceva venir meno vantaggio di avere società a latere.
[35] Ibi, 14 3 1959, p. 23. Erano stati acquistati altri 10 autobus, alcuni erano nuovi, altri erano stati rimessi a nuovo. Il personale era stato integrato con 16 autisti e un dirigente degli uffici autoservizi sociali camuni e cremonesi.
[36] Ibi, 14 marzo 1959, p. 26.
[37] Ibi, 14 marzo 1964, p. 66.
[38] Ibi, pp. 66-67.
[39] Ibi, pp. 87-88.

linee Rovato-Soncino, Soncino-Soresina, e Soresina-Sesto-Cremona. Alla SNFT si concedevano i servizi automobilistici sostitutivi su quelle linee. Sulla Brescia-Iseo-Edolo e sulla Iseo-Rovato si prevedevano vari lavori di sistemazione: tra gli altri il restauro della stazione di Iseo, lo spostamento della linea ferroviaria presso Boario, l'ingresso della linea sociale nella stazione di Brescia, il rinnovamento degli «impianti telefonici e telegrafici, [la] chiusura di P[assaggi a] L[ivello] con lampeggiatori» ed altro. Il materiale rotabile sarebbe stato adeguato al potenziamento generale della linea. Si prevedeva, inoltre, un certo ridimensionamento del personale. Gli agenti della ferrovia dovevano essere 440, oltre che «40 unità per servizi automobilistici».

L'opera sarebbe stata finanziata anche con le alienazioni delle proprietà della Società Nazionale sulla ex linee ferroviarie cremonesi[40]. Il costo preventivato ammontava complessivamente a 1.358.140.000 lire, per la maggior parte a carico dello Stato[41]. Tuttavia le erogazioni dei finanziamenti statali sarebbero iniziati quando i lavori di ammodernamento fossero stati completati. Vi erano delle giustificate perplessità da parte della Nazionale. Preoccupava anche la riduzione di personale che, così ridotto, difficilmente avrebbe potuto far fronte alla mole di lavoro prevista.

Preoccupavano maggiormente le difficoltà ad ottenere prestiti dalle banche. In seguito si superarono le difficoltà finanziarie[42] e, alla fine del 1960, si era realizzato il 76% del valore totale delle opere di ammodernamento programmate. Erano stati eseguiti, o erano prossimi alla conclusione, la costruzione dei raddoppi della linea, il ricambio delle rotaie e delle massicciate, le sistemazioni delle pareti franose; erano stati inoltre approntati un «nuovo parco di smistamento e [il] magazzino merci di Iseo, [oltre alle] sistemazioni di impianti vari». Era stata completata la consegna di vetture e automotrici della Breda e sarebbe stata completata entro breve anche la consegna dei locomotori[43]. I lavori, come sappiamo, terminarono due anni dopo, avendo la società chiesto un anno di proroga dei termini. Con un poco di retorica l'amministratore delegato della Nazionale affermava che la conclusione dell'ammodernamento costituiva «un traguardo sociale al quale si accompagna[va]

[40] IBI, 15 marzo 1955, pp. 125-126.

[41] IBI, 30 novembre 1955, pp. 134-135. Il piano finanziario prevedeva che i lavori fossero finanziati dai fondi messi a disposizione dalla legge 410 per la sostituzione del materiale disastrato per eventi bellici (L 222.576.000), 182.100.000 lire sarebbero provenute dalla vendita del materiale smantellato sulle linee cremonesi, l'alienazione del materiale ferroviario «esuberante» avrebbe procurato L 33.500.000. L'ulteriore capitale da coprire (L 919.964.000) sarebbe derivato, per il 50%, da un contributo dello Stato.

[42] IBI, 23 dicembre 1980, pp. 44-45. La commissione interministeriale aveva deliberato, con voto n. 23/1 del 3 marzo 1955, che sarebbero state concesse sovvenzioni annue di L 104.367.000, per i 25 anni di concessione che sarebbero iniziati dalla conclusione dell'«ammodernamento». Di tale cifra, 52.371.000 lire erano utilizzabili per operazioni finanziarie, fornendo alla società la possibilità di far fronte ai prestiti a cui sarebbe ricorsa. La normativa fu modificata e si rese più agevole l'accesso al prestito a condizioni di favore. In seguito al decreto del ministro dei Trasporti n° 1338 la SNFT fece un accordo con il Consorzio di Credito per Opere Pubbliche che forniva il capitale al tasso medio annuo del 6,50%.

[43] IBI, 14 marzo 1961, 47-48.

la valutazione dell'opera degli uomini che [avevano] preparato prima ed attuato poi tale evento conclusivo di un lungo periodo[44]». Effettivamente, si può dire che si chiudeva il dopoguerra ferroviario.

Ai problemi di cui si è parlato si devono aggiungere quelli derivanti alla linea dall'assetto idrogeologico dei territori attraversati dai convogli. Più volte nella storia della ferrovia camuna si verificarono dei disastri naturali. Alluvioni disastrose, smottamenti e frane che provocavano spesso dei lutti. Essi non possono essere ignorati. Oltre ai danni provocati alle popolazioni della valle, anzi, tra i danni provocati alla Valle Camonica, vi erano quelli subiti dalla ferrovia. Nel secondo dopoguerra si ricordano, tra gli altri, due episodi tragici. Il primo nel 1953, mentre il secondo accadde nel 1960. Nel luglio del '53 «sulla linea del Lago d'Iseo si verificarono delle alluvioni di particolare violenza che provocarono interruzioni molteplici della linea ferroviaria a seguito di distruzione di opere d'arte, fronti, binari, massicciate, ecc. Tra la popolazione vi [erano] state diverse vittime». Il ministero dei Trasporti, nell'occasione, concesse alla SNFT un sussidio integrativo di 30 milioni di lire. Per ristabilire delle condizioni accettabili di servizio ci vollero alcuni mesi. Merci e passeggeri passavano «a mezzo di Autobus nella zona danneggiata noleggiati dalla Soc. SAIA e a mezzo imbarcazioni della Impresa Sebina di Navigazione[45]. I prodotti dell'anno successivo subivano, in conseguenza dei danni arrecati dall'alluvione, un danno quantificato in 22,5 milioni di lire per il calo dei passeggeri e di 34,9 milioni nei trasporti delle merci[46].

L'alluvione devastante che si scatenò nella notte tra il 16 e il 17 settembre del 1960 fu di gravità estrema. Essa aggravò i pesanti problemi economici con i quali la ferrovia camuna già era alle prese. Così l'amministratore delegato: «l'entità della sciagura [era] stata tale da avere avuto una viva eco in tutta la Nazione: popolazione, industrie, colture subirono gravissimi danni e, purtroppo, danni altrettanto gravi subì la linea ferroviaria sociale che fu interrotta in più punti». Si eseguirono i primi interventi. I treni potevano spingersi fino a Darfo. Permanevano «le interruzioni più gravi: una nella zona di Cogno e una tra Cedegolo e Forno Allione. In ambedue quelle località la furia del nubifragio aveva divelto il binario, asportata la massicciata e, in alcuni punti, cancellata addirittura la sede ferroviaria». Alla fine di ottobre si riattivò il percorso fino a Cedegolo e il 1° dicembre fu riparata anche «la grossa falla aperta dall'alluvione negli impianti ferroviari tra Cedegolo e Forno Allione», dopo di che i collegamenti tra Edolo e Brescia poterono riprendere. I lavori di riparazione sulla linea si protrassero per un anno. Il bilancio economico fu gravoso. Solo per la sistemazione del tratto di Cedegolo si erano spesi 70 milioni di lire. La società ottenne due sussidi di 45 milioni l'uno. Si attendevano altri aiuti e,

[44] IBI, 14 marzo 1964, p. 87.

[45] VCAM, Vol. 8, 12 dicembre 1953, p. 112.

[46] IBI, 15 marzo 1954, p. 116.

soprattutto, una legge con cui lo Stato si accollasse le spese sostenute, e da sostenere, per la sistemazione definitiva dei tratti di linea danneggiati, che prevedesse una variante nei pressi di Cedegolo, tale da sottrarre la ferrovia «ai pericoli del fondo valle[47]».

Gli ultimi decenni di vita della SNFT non conobbero le aspre polemiche che avevano punteggiato la storia della Brescia-Iseo-Edolo. La travolgente affermazione della motorizzazione di massa rendeva tendenzialmente meno rilevante il tema del servizio ferroviario che, d'altra parte, non presentava i vistosi limiti del primo dopoguerra.

La società, nondimeno, si trovava di fronte a problemi non dissimili da quelli che l'avevano occupata in precedenza. Le alluvioni, ad esempio. Nel settembre del 1971 una frana era rovinata su un gruppo di operai di una ditta che stava costruendo una galleria artificiale presso Cedegolo, realizzazione peraltro motivata dalla particolare pericolosità del tratto. Vi furono dei morti e la linea fu interrotta per qualche tempo.

La Valcamonica restava l'unica area di azione della SNFT. Nel 1972 cedeva il servizio automobilistico che aveva sostituito la ferrovia Orbetello-Porto Santo Stefano, in condizioni critiche, all'amministrazione provinciale di Grosseto[48].

Spesso si tende a motivare la progressiva marginalizzazione della ferrovia camuna ponendola in collegamento con il declino siderurgico. La situazione appare più articolata. Innanzitutto si registra la non coincidenza tra i due fenomeni. La ferrovia della valle dell'Oglio scorre in plaghe dalla marcata tradizione siderurgica. Tradizione ancora ben viva negli anni Settanta del secolo scorso. In uno studio del 1972 si calcolava che delle 553.399 tonnellate di merci trasportate a carro lungo dalla ferrovia di Valle Camonica, il 64%, cioè 350.000 tonnellate, erano costituite da ferro, ghisa, acciaio, ferroleghe e minerale metallifero[49]. Quantità rilavante che, tuttavia, raggiungeva, secondo l'autrice, una quota tra la sesta parte e la quinta del totale dei trasporti siderurgici in valle. Le cause risiedevano in una condizione generalizzata dei trasporti, almeno in Italia. Nel nostro paese la totalità del rottame viaggiava su strada. I trasbordi dalla strada alla ferrovia, e viceversa, avrebbero inciso sui costi in misura non indifferente. Vi erano anche motivazioni di carattere locale che spingevano nella stessa direzione. Pochi erano gli stabilimenti raccordati con la ferrovia. La caratteristica dimensione delle locali industrie del settore favoriva il trasporto su autocarri, essendo relativamente medie o piccole le quantità trasportate. I laminatoi di dimensioni ridotte avevano, inoltre, prevalentemente una committenza di analoghe piccole dimensioni e spesso itinerante, rappresentata dai

[47] IBI, Vol. 6, 23 dicembre 1960, p. 42.
[48] IBI, 24 febbraio 1973, p. 216 e 14 marzo 1972, p. 193.
[49] R. SIMONCELLI, *Siderurgia camuna e insediamento umano nel bacino dell'alto fiume Oglio*, Estratto dal «Giornale di Geografia Economica», N. 3-4, 1972, pp. 37-45. Le considerazioni che seguono fanno riferimento a questo saggio.

cantieri edili. Tutto ciò portava alla scelta della strada quale vettore principale dei trasporti di materiale ferroso.

Non meno importante era la conformazione della ferrovia camuna. Essa dimostrava (dimostra) la sua età, ma anche taluni caratteri che le erano propri

> Nel breve percorso di una settantina di chilometri la ferrovia, tra Iseo e Edolo, scavalca ripetutamente, ora a destra e ora a sinistra, la strada statale, contando in complesso, lungo quel tratto, una dozzina di passaggi a livello che peggiorano sensibilmente le condizioni di viabilità della valle[50].

Da qui la scarsa competitività della ferrovia sia per ciò che concerne il trasporto dei passeggeri, sia per le merci.

Tornano alla mente le riflessioni di Gabriele Rosa e di coloro che, con lui, ritenevano prioritario il collegamento della Valcamonica con la pianura padana e con l'area più sviluppata dal punto di vista industriale del paese, tramite il congiungimento con la linea Milano-Venezia. Si trattò di una prospettiva che non venne percorsa, se non parzialmente.

È corretto parlare di marginalizzazione della ferrovia camuna? Se considerato nel suo complesso, il fenomeno pare incontestabile e di evidenza palmare. Se osserviamo la situazione possiamo cogliere dei dati significativi[51]. Considerando il 1978 e il 1986, quali termini di paragone, si constata in quel torno d'anni che il numero dei passeggeri diminuì del 29,38%, mentre i prodotti, espressi in lire, di quel servizio aumentavano del 117,15%. Tra i due anni considerati le merci trasportate calarono del 64,75%, a fronte di un aumento del 17,12% dei prodotti. Nello stesso periodo peggioravano le condizioni in cui versava la gestione economica del servizio. Nel 1988 il coefficiente di esercizio era di 4,84 e l'anno successivo arrivava al 4,99.

Gli ultimi anni della gestione ferroviaria della SNFT videro il presentarsi del tema della pubblicizzazione del servizio. Propiziata dal clima politico, pareva a taluni la soluzione opportuna a dei problemi che permanevano, sia pure in forma ridotta. Fu l'istituzione delle Regioni a provocare preoccupazioni nella dirigenza della società. Se le competenze in materia ferroviaria fossero state affidate alle regioni si sarebbe verificato il «frazionamento della sovvenzione che, in parte, [sarebbe dovuta essere] corrisposta, dall'ente Regione Lombardia[52]». Si preconizzava che la regione avrebbe assunto poteri analoghi a quelli che la Costituzione affidava loro per i servizi

[50] IBI, p. 36.
[51] La documentazione cui si fa riferimento è stata elaborata e resa pubblica dalla direzione della SNFT. I passeggeri furono 1.063.625 nel 1976 e 751.104 nel '96 (i prodotti passarono da L. 566.128.640 a L. 1.229.334.172). Le merci trasportate raggiungevano le 39.977.255 tonnellate nel '78 e assommavano a 14.093.480 nell'86 (i relativi prodotti passavano da L. 1.796.482.111 a 2.104.080.964).
[52] VCAM, Vol. 6, 14 marzo 1972, p. 195.

automobilistici e tranviari. La società era costretta a porsi quesiti intorno al proprio modo d'essere ed al proprio futuro.

> Quali [sarebbero stati] gli effetti di una così radicale trasformazione dell'istituto della concessione?
> [Sarebbero rimasti] alle Società concessionarie ragioni di vita autonoma ed economicamente sana ove [fosse venuto] a mancare quel sostegno dallo Stato che per decenni e tuttora compensa[va] la profonda frattura fra costi e ricavi in materia di trasporti?
> E soprattutto in quale modo le aziende concessionarie, ove [fossero state] private delle concessioni per una integrale pubblicizzazione, [avrebbero potuto] ripianare i cospicui debiti assunti per il funzionamento dei pubblici servizi loro affidati e realizzare i valori patrimoniali che [erano] di loro indiscutibile spettanza? [53]

Si trattava di quesiti che si sarebbero dovuti porre comunque. Vertendo sulla fondamentale questione del rapporto tra il servizio pubblico e la sua redditività e, in logico legame, sul limite cui si può giungere nel pagare, allo scopo, costi sociali. Intorno a questo problema si esauriva la vicenda ferroviaria della Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie.

[53] IBI, 4 marzo 1973, pp. 214-215.

indice dei nomi

Agostinelli, Vincenzo 264

Bendiscioli, Giacomo 37, 123-125; 128 130, 150; 151; 153, 170; 175
Bettoni Cazzago, Ludovico 61-64, 69, 71, 77
Bettoni Pietro 152
Biondi, Augusto 208, 225, 242
Bonara, Agostino (Stabilimento Bonara) 95, 99, 100, 128
Bonardi, Giuseppe 39; 40, 41.
Bonardi, Carlo 196, 235, 236, 241; 243, 256
Bonardi, Eugenio 67, 69, 70-72, 76, 83, 93, 95
Bonardi, Massimo 23; 24, 63; 93, 11; 128
Bonetti, Riccardo 39-42
Bosio, Giovanni 242

Calini, Vincenzo 97. 98, 100
Calvet Rogniat, Pietro 121.
Camossi (minatore di Darfo) 143
Centoni, Geronimo 39, 40
Cappiello, Rocco 242.
Cemmi, Angelo 264, 265.
Cesana, ingegnere 128
Corna Pellegrini, Pietro 122
Cornieni, Giuliano 126, 130

Damioli, Diego 57; 61; 67, 68, 69
Damioli, Gian Maria 25
Depretis, Agostino 38, 40
Deretti, Cesare 124; 125

Fava, Franco 251
Fava, Pietro 208, 212, 214, 222, 225, 226, 228, 242
Finardi, deputato bergamasco 120
Folonari, Francesco 133
Franchi (società) 188, 189, 193, 201, 202, 217, 218, 220, 221, 226, 322

Ghislandi, Guglielmo 197, 198, 260
Gorio, Carlo 123
Gorni, Maria 264
Gregorini (società) 58, 63; 65, 70, 91, 166, 188, 169, 179188, 189, 193, 201; 202, 217, 218, 220
Gregorini, Giovanni Andrea 11, 12, 15, 19, 22, 25, 26

Koppel, Arthur (società) 122-124, 127-129, 132.

Leoni, Antonio 242

Loria, Leonardo 125, 126, 127; 129, 130

Malinverno, (ispettore reggente la Prefettura di Brescia nel 1920) 218-219, 221, 226

Martinoni, Camillo 166
Massimini, Fausto 132, 188
Mussolini, Benito 234, 236, 238, 242

Negri, Guglielmo 242.

Qlcese, Vittorio (Cotonificio Turati) 159; 174, 175; 178, 179
Oldofredi, Ettore 41, 42
Qttone, Giuseppe 199; 219; 226, 235-237, 240-242; 245
Ottone, Luigi 256

Pasini, Giacomo 124
Quadrio, de' Maria Pontaschielli (presidente della Deputazione provinciale di Sondrio) 173
Quadrio, Ettore (segretario capo della Deputezione provinciale di Brescia) 127

Radice e Rusconi (ingegneri) 103, 104
Rosa, Gabriele 13-15, 19, 22, 30, 33-36, 41, 43, 271.
Rossetti, Pietro 186
Rossetti, sindaco di Iseo 41, 49
Rusconi, Antonio 95, 174
Rusconi, fratelli 148

Sella, Quintino 39
Sigismondi, Enrico 17; 54, 57; 99
Sina, Bernardo 158, 165, 201
Stassano, Ernesto 117, 175
Staurenghi, Carlo 225

Tassara, fratelli (Ferriere di Voltri) 158, 159, 174, 175, 178, 179
Togni (società) 158
Togni, Giulio 250
Tosana, Carlo 97, 98, 100
Tosana, Giovanni 108, 109
Tovini, Giuseppe 2, 7; 14-19, 33, 43, 44, 53, 54, 58; 62, 70;71; 75, 84, 93; 94, 97, 103; 104.
Tovini, Livio 123, 124, 128, 131,, 160, 210, 211
Turati, Augusto 235, 236, 237, 241-243

Vertua, Ambrogio 124, 141
Vezzosi, Gian Marco 166.

Zaglio, Pietro 127; 128
Zanardelli, Ferdinando (Ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico provinciale) 84, 100, 124,125; 152.
Zanardelli, Giuseppe 1, 2, 15, 19; 22, 23 29 31 33-45, 47 48 53, 55, 57, 7575-78, 85, 86, 93, 98, 106-110, 121; 124, 133
Zitti, Battista 58, 108, 109
Zitti, Giuseppe 168.
Zuelli, Luigi 109, 110
Zuelli, notaio in Breno 221.

contributi

Stazioni e fermate
della
linea ferroviaria
Brescia/Iseo/Edolo.
Antonio Burlotti
MARTINI

La manualistica ferroviaria definisce le stazioni: "quei punti dell'esercizio nei quali i treni di servizio pubblico regolarmene si arrestano" e, ancora, "come un complesso organico di impianti ferroviari concentrati in un determinato punto della linea, ove si svolgono in tutto o in parte le seguenti operazioni: l'arrivo e la partenza dei viaggiatori; la spedizione e il ricevimento delle merci; operazioni varie di esercizio; servizi vari".[1]

Pertanto una stazione ferroviaria è un complesso di edifici ed impianti finalizzati al movimento dei passeggeri e delle merci.

Esistono le stazioni così dette di testa, dove il fascio dei binari si tronca: arrivo senza prosieguo e stazioni così dette di transito con un fascio di binari continuo che percorre il territorio: arrivo con prosieguo; vi sono pure casi in cui si devono soddisfare ambedue le suddette condizioni.

La genesi della strada ferrata e delle sue stazioni, oltre ad essere relativamente recente (secondo Pesvner la più antica stazione è la Liverpool/Manchester 1829/'30), è il risultato di innumerevoli concause: la principale tra queste è il tracciato, condizionato dall'orogenesi del territorio e da un coacervo di interessi diversi, ma, che uniti, superano le alleanze contrarie alla sua realizzazione.

La loro collocazione spaziale sarà condizionata dal costo dei terreni e della buona riuscita degli espropri, da preesistenti insediamenti industriali e viari e di conseguenti rapporti di servizio là dove la stessa strada ferrata non ne generi essa stessa; e ancora: contenimento complessivo dei costi, interessi di singoli potentati locali. "La scelta del luogo ove collocare la stazione costituisce da sola uno dei problemi più importanti dell'arte di costruire le ferrovie. La soluzione più o meno felice, soddisfa in una misura più o meno completa i bisogni delle popolazioni attraversate e la necessità dell'esercizio.

[1] Cfr. E. MORANDO, *Ricordi di rotaie, nodi, linee, costruzioni e soppressioni in Italia dal 1879 ai giorni nostri*, Vol. II - nodi principali & nodi complementari. pag. 7. Edizioni il Prato, collana archeologica industriale.

La onde, per raggiungere questo compito occorre che l'ingegnere abbia una cognizione esatta delle condizioni di esercizio ed una assoluta indipendenza nei diversi interessi che vi possono funzionare"[2]

Per cui si legge che: "la stazione ben organizzata sotto ogni aspetto deve essere conseguenza logica della giusta valutazione delle diverse esigenze"[3]

Riferendoci alle caratteristiche funzionali, pertanto anche architettoniche, intrinseche a tutti gli edifici di una stazione è determinante la congiunzione dei rapporti dinamici tra flusso in arrivo e partenza dei passeggeri, con relativi servizi di biglietteria, sale d'attesa, uffici, servizi igienici, passerelle e rimesse per la gestione del transito di merci ed eventuale loro ricovero: è giocoforza che il percorso di questi due servizi debba essere realizzato nella più assoluta autonomia.

Le macchine caratterizzano e condizionano dal punto di vista progettuale buona parte degli spazi adibiti a stazione ferroviaria.

Le stazioni ferroviarie, sono state una grande rivoluzione nel tessuto urbano cittadino, essendo state l'insegna di una nuova epoca di viaggi.

La progettazione, la realizzazione e l'organizzazione di tali "strutture produttive" è affidata ad una schiera di ingegneri ferroviari che, pur in ritardo, rispetto al resto d'Europa, ben presto, nella seconda metà dell'ottocento, si qualificheranno professionalmente anche in considerazione del fatto che il nostro territorio è caratterizzato per il 75% da montagne e colline e il nord (nord di quell'Italia che si darà una unità politica in quegli anni) di fiumi e laghi; pertanto le soluzioni progettuali, nonché quelle di esercizio cui si deve dare adeguata risposta sono innumerevoli: gallerie, viadotti, ponti, carreggiate, canali, trincee e ciò solo riferito al tracciato ferroviario.

"L'Italia ha nelle stazioni ferroviarie, come in tutta l'architettura relativa, e segnatamente nei trafori alpini e appenninici, un primato assicuratole da una schiera di ingegneri (...) che creano lungo le linee un'architettura con aspetti di viva originalità; la quale si ritrova, del resto, non solo nelle opere murarie, ma anche nelle vetture rifinite sempre secondo i progressi tecnici e il gusto corrente, nonché nelle locomotive.

L'amministrazione ferroviaria, attraverso le compagnie prima, e quindi nell'unificazione, ha contribuito notevolmente ai progressi dell'architettura."[4]

La formazione professionale degli ingegneri ferroviari negli anni 1850/1875 si compie all'estero: in Francia, Inghilterra. Dal 1880 in poi i nostri tecnici si attivano sul suolo nazionale divenendo ben presto innovativi rispetto all'oltralpe nella progettazione e gestione della rete ferroviaria.

---

[2] Cfr. A. CANTALUPI, *Trattato elementare di costruzione delle strade ferrate*, cap VIII°, "costruzione delle stazioni" pag. 423, Galli e Omodei, Milano 1872.
[3] Cfr. B. FUNARI, *Stazioni ferroviarie, il servizio viaggiatori nelle stazioni ferroviarie* (seguito dell'articolo pubblicato nel fascicolo, maggio 1935 - XIII -).
[4] Cfr. P. B. BARDI, *Cent'anni di architettura ferroviaria*, " Sapere" fasc. 109, luglio 1939, pag. 63.

Questa che certamente possiamo definire un'elite è formata, alla fine dell'Ottocento, da un migliaio di figure professionali[5] che elaborerà una grande quantità di progetti, studi fattibili, prospetti riassuntivi, riletture di altre proposte precedentemente fatte.

La progettazione del lavoro deve coniugare aspetti parimenti importanti: il contenimento o meglio la riduzione dei costi di costruzione, attraverso la ricerca di nuove soluzioni tecniche, a fronte di una assoluta sicurezza di ciò che è progettato.

A tale proposito si scrive nel 1902 "il s'agit surtout de faire marcher les trains et là le problème se double d'une question prépondérante la sécurité (...). Devant la sécurité, tout doit s'effacer; sur ce point, il ne saurait y avoir ni désaccord, ni discussion."[6].

Nel contempo, la qualità dei materiali impiegati deve essere pressoché assoluta e garantita la sua corretta messa in opera; l'ingegnere può fare "distruggere le opere mal costruite"[7]; deve coordinare il lavoro degli ingegneri di divisione e di sezione a loro volta coadiuvati dai tecnici che coordinano il lavoro degli operai specializzati e delle maestranze.

Esaurita la prima fase progettuale e di realizzo si deve porre mano alla costruzione degli impianti fissi: fabbricati viaggiatori, fermate, magazzini, depositi per le locomotive, officine per le minute riparazioni, case cantoniere, servizi igienici e quanto di altro necessita al buon funzionamento del servizio ferroviario che si vuole attivare e, successivamente, pensare alla gestione e manutenzione del realizzato. L'esercizio vero e proprio delle reti è affidato al servizio "Movimento" e ai due servizi tecnici del "Materiale" e della "Trazione".

Sei le tipologie in cui si possono far rientrare tutte le stazioni: fermate o stazioni di terzo ordine - si applica soprattutto alle stazioni destinate al solo servizio viaggiatori; stazioni secondarie - ove si aggiunge, al servizio viaggiatori, quello delle merci; stazioni principali - dove il traffico (viaggiatori e merci), pone la necessità di una divisione dei servizi in molti rami nonché locali speciali; le ultime tre tipologie: biforcazioni, grandi stazioni per i viaggiatori e grandi stazioni per le merci si riferiscono a quel complesso di edifici che compongono le stazioni che potremmo definire eccezionali che sono collocate nelle grandi città.[8]

Vi è poi, a fronte di così alti costi, il guadagno che deve dare alla Società la realizzazione di quella strada ferrata e la necessità di prevedere investimenti a capitale misto, sia privato che pubblico. La «question première et capitale qu'a sit à résoudre l'ingénieur chargé de tracer le chemin de fer, c'est de déterminer dans

---

[5] Cfr. Relazione della Commissione sul disegno di legge presentato da Baccelli sull'autonomia delle Università, Istituti e Scuole Superiori del Regno, in Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XX, II sessione, Roma 1898.
[6] Cfr. G. NOBLEMAIRE, *Les conditions de travail dans les chemins de fer*, pag. 180 " Revue des Deux Mondes", 1 gennaio 1902.
[7] Cfr. M. MEGER, *l'Ingegnere ferroviario nell'ottocento*, pag. 85.
[8] Cfr. A. CANTALUPI, *op. cit.*, pag. 427.

quelles proportions la dépense devra être limitée, pour assurer à la Compagnie, sous le rapport financier, les plus grands bénéfices possibles.»[9].

Ciò avviene, in Italia, soprattutto dopo il 1879 anno in cui è approvata e promulgata dal Parlamento del Regno la legge 5002 del 29 luglio; la legge prevedeva la suddivisione della rete ferroviaria in categorie e, nella quarta, era inclusa anche la linea Parma/Brescia/Iseo.

Bisognerà attendere il 21 giugno 1885 per l'attuazione e attivazione della sola linea ferroviaria Brescia/Iseo, l'8 luglio del 1907 per veder realizzato il primo tronco Iseo/Pisogne, il 31 dicembre 1907 per il secondo tronco Pisogne/Breno e il 4 luglio 1909 perché le locomotive della S.N.F.T. (Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie) a cui il Governo aveva affidato la gestione della rete ferroviaria raggiungano Edolo: finalmente una comunicazione meccanica tra la Valle Camonica e la città di Brescia che soddisfaceva buona parte delle esigenze d'ordine economico, politico, amministrativo, militare, sociale e medico sanitario.

La linea ferroviaria Iseo/Edolo fu progettata e costruita sotto la direzione dell'ingegner Luigi Conti Vecchi che progetterà pure la ferrovia Belluno/Cadore (1910/1912).

Nella seconda metà dell'Ottocento più figure professionali avvieranno un ampio dibattito riferito alla progettazione delle grandi stazioni ferroviarie;[10] il tema è sull'organizzazione funzionale di tali edifici ma troverà anche approfondimenti sui contenuti architettonici e di abbellimento decorativo (soprattutto nelle stazioni capolinea) collocate nei grandi centri cittadini: Roma, Milano, Firenze, Napoli, Genova, Venezia...; pertanto, in sintonia con il movimento eclettico, "vasto movimento che contribuì a determinare gli orientamenti dell'architettura occidentale nella seconda metà del secolo XIX"[11], le prime e grandi stazioni ferroviarie, da più parti definite le nuove porte della città, furono progettate e costruite, soprattutto per ciò che concerne il "contenitore" del transito passeggeri, mutuando dalla modulistica medioevale o gotica, dagli esempi dell'architettura classica ma anche da forme d'arte non europea.

Scrive Nikolaus Pevsner. "Gli architetti erano persuasi che le costruzioni dei secoli preindustriali dovevano in ogni caso aver maggior valore di qualsiasi creazione artistica nata dal sentimento del proprio tempo. I committenti avevano smarrito qualsiasi comprensione estetica, e giudicavano gli edifici secondo principi che non avevano più nulla in comune con l'architettura. Oltre alle associazioni ideologiche esisteva ancora qualche cosa d'altro d'importante per loro, che essi sapevano comprendere e persino saggiare: l'esattezza dell'imitazione. (...) Divenne regola

[9] Cfr. M. Seguin, *De l'influence des chemins de fer et de l'art de les tracer e de les construire*, pag. 35, Paris, 1839

[10] Nell'Italia preunitaria, tra il 1840 e il 1860, si costruiranno più di 130 stazioni.

[11] Cfr. *La nuova Enciclopedia dell'Arte*, Garzanti, pag. 278, Garzanti

determinante l'imitazione stilistica archeologicamente corretta, storicamente autentica.".[12]

Pertanto le stazioni ferroviarie ebbero le facciate dei fabbricati viaggiatori modellate secondo i canoni estetici del momento. Esempio emblematico è la nostra stazione di Brescia costruita dall'ingegner Benedetto Foà e inaugurata nel 1854. Il fabbricato viaggiatori deriva dall'architettura dei palazzi, come del resto tutte le stazioni di matrice asburgica della metà dell'ottocento.

L'esterno è dominato da una torre munita di orologio: "ciò che caratterizza specialmente la facciata principale è un orologio monumentale, il cui quadrato dinota le ore del tempo medio della capitale, su cui attualmente sono regolate tutte le corse dei convogli.".[13] Di fronte all'ingresso, un ampio piazzale era abbellito da una grande fontana per l'arrivo, sosta e partenza delle carrozze. Esisteva pure una grande copertura in ferro e vetro che copriva i binari, rimossa in periodo fascista e sostituita da pensiline.

[12] Cfr. N. Pevsner, *Storia dell'architettura europea*, pag. 258, Universale Laterza, 1968

[13] Cfr. AA.VV. *Angiolo Mazzoni (1894/1979)*, Galleria Comunale d'Arte Moderna, Bologna, 20 ottobre 1984, 3 gennaio 1985, Industrie Grafiche Cavalocchio di Reno (BO), 20 ottobre 1984.

Pertanto tutta l'architettura dei grandi e medi fabbricati per i viaggiatori si presterà ad essere pensata progettata e realizzata secondo gli stilemi architettonici del momento, spesso contrapponendosi al tecnicismo pianificato e tecnologicamente avanzato degli impianti ferroviari, delle coperture dei binari, dei locomotori, dei vagoni e delle carrozze.

Per esempio dall'uso del legno delle prime coperture dei binari si passò ben presto al ferro e al vetro permettendo agli ingegneri delle strutture una maggiore estensione degli spazi coperti, una maggiore liberta di modellamento ed un'efficace illuminazione naturale.

Successivamente l'architettura funzionalista ebbe parte importante nelle ristrutturazioni dei fabbricati viaggiatori delle stazioni in Italia negli anni venti e trenta, anni in cui emerge l'operato di Angiolo Mazzoni, dirigente delle ferrovie e progettista delle stazioni del Brennero, di Trento e Reggio Emilia (1934/35), di Montecatini (1937), di Messina (1937/39), di Reggio Calabria (1938/40) e di altre stazioni importanti di città italiane, nonché di una sequela di Palazzi delle Poste.

Scrive il Mazzoni: "In una stazione o in un raggruppamento di vari servizi ferroviari necessita costruire fabbricati diversissimi tra loro quindi all'architetto si presenta nella più compiuta forma il problema principale dell'architettura: trovare un modulo estetico perché questo complesso di edifici abbia un'unità di espressione, costituisca un insieme armonico.

Questo tema squisitamente artistico diviene ancora più bello quando il paesaggio richiede un attento studio onde questo insieme di edifici si fonda con la natura circostante."[14] e ancora: "L'edificio di Stato in genere, quello ferroviario in specie devono rispondere al concetto fondamentale e animoso del presente travaglio del popolo italiano: far splendida di bellezza e di forza la Patria."[15]. Ciò ha testimoniare come lo stile dovesse scaturire dal senso civico e nazionalistico di un popolo.

Nel secondo conflitto mondiale, le primarie stazioni europee, divenute importanti obiettivi militari, negli anni tra il 1942 e il 1945, furono in buona parte rase al suolo.

Successivamente le stazioni ricostruite divennero luoghi della memoria.

Allo Stato Italiano, che fino all'approvazione della legge n° 137 del 1905 aveva favorito e dato la gestione delle strade ferrate ai privati, va il merito, per gli anni successivi, di avere per buona parte assunto direttamente tale onere (fatto salvo alcune tratte minori), creando una azienda ferroviaria che, unificando la progettazione e l'amministrazione, ha contribuito in maniera significativa agli sviluppi dell'architettura ferroviaria là dove invece i meri interessi economici di società a

[14] Cfr. A. MAZZONI, *Architettura ferroviaria*, in – Architettura Arti Decorative – rivista d'arte e di storia, fascicolo V/VI gennaio/febbraio 1927, pag. 195.
[15] IBI, pag. 196.

capitale privato o misto avrebbero prevalso sulle migliorie necessarie ai fini della pubblica utilità.

Non è nostra intenzione, in queste brevi note, approfondire tali aspetti che peraltro sono già stati ampiamente trattati e documentati.[16]

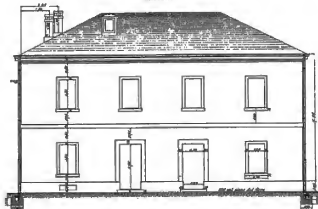
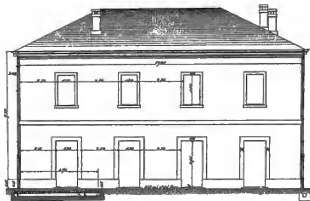
Per ciò che ci compete, e cioè per le stazioni ferroviarie secondarie della linea Brescia/Iseo//Edolo si dovrà innanzi tutto ricordare come esse siano il risultato di una progettazione che utilizza, da parte dei competenti uffici ferroviari, dei modelli progettuali già invalsi in altre realtà e dove tali schemi troveranno ampia diffusione attraverso pubblicazioni specialistiche di album contenenti tavole grafiche, al tratto in bianco e nero, dei tipi di fabbricati ferroviari, presentando per ognuno degli edifici: fondazioni, piante e sezioni, prospetti e fianchi, scala e pozzo nero, solai e soffitti, armatura del tetto, botola e abbaino e, in alcuni casi, pure particolari di decorazioni in terra cotta da adottare per i fabbricati viaggiatori.[17]

Nel nostro caso è stato essenziale il raffronto con l'elenco delle tavole componenti la raccolta dei tipi per fabbricati ferroviari redatti dalla Direzione Tecnica Governativa di Caltanisetta (1883)[18] dove si trovano graficamente elencate tre categorie di casa cantoniera - semplice ad un piano, a due piani, a due piani con forno - e sei modelli di fabbricato viaggiatori nonché i *cessi* (definizione adottata dai manuali ferroviari) per le stazioni, magazzini e rimesse come pure le schede grafiche prodotte dalla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali Esercizio della Rete Adriatica, stampato in Ancona (1890).[19]

Tale manualistica determina, come già accennato, una unificazione progettuale e, nel contempo, attraverso un'agile consultazione, una veloce progettazione e il sicuro preventivo di spesa.

I citati manuali grafici e altri simili redatti da altre società per la gestione della rete ferroviaria nazionale, nonché i testi e manuali delle scuole di ingegneria, con riferimento ai fabbricati viaggiatori dei centri minori, hanno in comune oltre ad una sobrieta formale, dettata da un economia stringata, una medesima tipologia del fabbricato che si caratterizza per un corpo di fabbrica a pianta rettangolare con due piani fuori terra, fatto in muratura: il piano terra per i servizi ai viaggiatori e il primo piano ad uso alloggio del capo stazione o di altro personale addetto al buon funzionamento della rete ferroviaria.

[16] Cfr. AA.VV., a cura di E. GODOLI E M. COZZI, *Architettura Ferroviaria in Italia*, vol. I - Ottocento – vol. 2° - Novecento -, Atti del Convegno di Studi Firenze, Sala delle feste di Palazzo Cerretani, 13/14 novembre 2003, Dario Flaccovio Editore, settembre 2004.
[17] Cfr. R. POLETTI, in *"Note sull'evoluzione tipologica degli edifici per il trasporti attraverso la manualistica specializzata"*, pag. 53.
[18] Cfr. SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI, Esercizio della Rete Adriatica, Litografia della Direzione Lavori, Ancona 1890.
[19] IBI, Tav. 16.

R. CORPO DEL GENIO CIVILE
DIREZIONE TECNICA GOV.^A DELLE FERROVIE SICULE

Prospetto verso la ferrovia

L'edificio, con muratura intonacata, esternamente è bifronte, rigorosamente simmetrico nelle sue aperture e suddiviso orizzontalmente da un marca piano: trattasi di una fascia in rilievo, che separa nettamente i due piani dello stabile e, in alcuni casi, come nel nostro, è ulteriormente accentuato dall'uso di due colori diversi, arancio/mattone e bianco/giallo; il tetto con orditura di legno è ricoperto da tegole ed ha quattro falde; spesso, sotto il tetto, vi è una fila di lambrecchini in legno o lamiera. Queste caratteristiche architettoniche attribuiscono all'edificio una fisionomia austera che richiama alla mente un'architettura industriale.

Gli edifici nel loro insieme, sommano pure un'altra interessante caratteristica che possiamo definire di flessibilità architettonica e che si traduce nella possibilità, semmai se ne ponesse l'esigenza, di poterli ampliare o modificare.

Ecco motivata la necessità di "largheggiare" negli espropri delle aree e l'accortezza progettuale di studiarne un'adeguata collocazione.

Per la rete ferroviaria Brescia/Iseo/Edolo, prendendo a modello uno dei fabbricati viaggiatori di una stazione secondaria si ha, al primo piano, un ampio locale, più di 120 metri quadrati di superficie, che si raggiunge grazie ad una scala interna in pietra di Sarnico munita di sobria ringhiera; la scala è collocata al piano terra del fabbricato viaggiatori. Sul pianerottolo si aprono due porte: una conduce alla latrina, l'altra fa accedere all'appartamento di sette stanze, tra loro comunicanti: in due di esse, esiste un ampio camino; i pavimenti delle medesime sono in mattonelle esagonali alternate nei colori grigio e amaranto; le stanze hanno ampie finestre fino ad un numero complessivo di dieci con telai di legno.

L'abitazione la si può classificare tra quelle tipiche della societa borghese della seconda metà dell'ottocento; si vuole qui ricordare che la scienza del costruire nel XIX secolo era soprattutto concentrata sugli aspetti quantitativi più che sull'articolazione degli spazi abitativi "così da poter ritenere un alloggio pienamente soddisfacente quello capace di allineare un gran numero d'ambienti disimpegnati da un corridoio o addirittura (come nel nostro caso) senza disimpegno, trascurando ogni differenziazione degli spazi, ogni loro adeguamento a particolari condizioni di vita.".[20]

Il piano terra dell'edificio per i viaggiatori, raggiungibile da un viale e relativo piccolo piazzale che permette il transito e le manovre a delle vetture, ha la facciata che consta di due ampie aperture centrali e due finestre laterali, tali aperture, ad arco ribassato, hanno gli stipiti in granito; le due porte immettono il viaggiatore in un ampio atrio o vestibolo ben illuminato dove si dispongono una serie di altrettante aperture, (nella forma semplice di una porta a due battenti) che consentono al viaggiatore di raggiungere la sala d'aspetto di prima classe oppure la sala d'aspetto di seconda e terza classe. Tali sale sono munite di stufa e sedili in legno che sono collocati intorno alle pareti; ambedue le sale danno diretto accesso al marciapiede.

[20] Cfr. L. COSENZA, *Storia dell'Abitazione*, Vangelista Editore, luglio 1974, pag. 168.

Sempre nell'atrio un muretto, munito di ferriate, separava il bancone del deposito riservato ai bagagli ove era una bilancia e la presenza di un fattorino; vi era poi lo sportello della biglietteria solitamente praticata nella parte inferiore di un telaio in legno (di 0,10 cm di larghezza per 0,15 cm di altezza), con annesso l'ufficio del capostazione. Sul lato sud la porta (ingresso privato) che dava accesso alla già citata scala per accedere all'appartamento posto al primo piano e, in alcuni casi anche alla porta di una cantina (non tutti i fabbricati viaggiatori ne erano provviste). Sul lato nord un'altra stanza veniva adibita a lampisteria, ove venivano custodite le lampade ad olio, l'olio necessario a lubrificare gli scambi e le catene dei passaggi a livello nonché le pennellesse per la sua applicazione. Le funzioni di ogni ambiente erano segnalate con una scritta nera dipinta, utilizzando caratteri mobili. Su tali pareti dell'atrio vi erano affissi pure gli orari dei treni ed eventuali altre informazioni utili al viaggiatore.

E' evidente come la parte principale dell'edificio sia l'atrio o vestibolo/partenze.

Lo stabile ha una lunghezza di quindici metri meno dieci centimetri mentre il lato minore è di otto metri e dieci centimetri; sulle pareti del piano terra si trovano due ampie finestre. Al primo piano, simmetricamente collocate, quattro ampie finestre con le medesime finiture e caratteristiche formali.

Nelle stazioni, oltre al fabbricato per i passeggeri, è costruito un magazzino in muratura con binario di servizio e piano di caricamento per la custodia, carico e scarico merci dove il piano coincide in altezza con il tavolato del vagone in modo da permettere, al personale di manipolazione, un agevole lavoro. Il tetto in legno, a doppio spiovente ricoperto di coppi ha le due falde molto pronunciate (circa tre metri) e rette da adeguata travatura a vista, sempre di legno, di modo da riparare dagli agenti atmosferici sia il personale impiegato che le merci. Solitamente tre sono le ampie aperture e, in alcuni casi, a lato delle stesse vi è una piccola porta di servizio; quattro o cinque gradini di pietra inseriti esternamente al piano di caricamento permettono l'accesso al magazzino, la cui pavimentazione è in cemento. Sul fronte una apertura circolare funge da finestra.

Esternamente è posto un ampio terrapieno per poter collocare le merci che non richiedono riparo.

Nella medesime stazioni sono pure collocate, al di fuori del fabbricato viaggiatori e in posizione opposta al fabbricato merci, delle latrine, accessibili sia dal lato del fabbricato viaggiatori sia dal piazzale.

Le latrine in muratura sono di forma rettangolare delle dimensioni di circa metri due e settantacinque per tre e settantacinque, munite di due aperture, con porta ad un battente, per separare i due sessi.

Le principali condizioni da soddisfare sono la pulizia, la buona illuminazione ed un'efficace aerazione che si ottiene, nel nostro caso, con una ampia apertura ad "*ombrello*" praticata nella parte centrale e superiore del tetto fatto di coppi e sotto una serie di lambrecchini; altre fenditure laterali nei muri garantiscono ulteriore aerazione. L'altezza del locale che ospita le turche dovrà essere almeno di tre metri.

Erano pure collocati, nelle varie stazioni dei rifornitori d'acqua, all'uopo usati per rifornire le caldaie dei locomotori. (Vedi scheda: IL RIFORNITORE DI PISOGNE).

Questi fabbricati per la linea Brescia/Iseo/Edolo, furono costruiti nei comuni di Borgo San Giovanni, Castegnato, Paderno, Passirano, Bornato con Calino, Sale Marasino, Marone con Zone[21], Darfo, Cividate Camuno/Malegno, Capo di Ponte,

---

[21]Cfr APBs busta 1772 - Stazioni Ferroviarie - Nel 1946, da parte del Comune di Zone, sarà fatta formale richiesta alla Società Nazionale Ferrovie e Tranvie e alla Provincia di Brescia per ottenere che, alla scritta " Marone", posta sul fabbricato viaggiatori sia aggiunto il nome del comune di Zone "...essendo l'unica (stazione) che serve di accesso al Comune di Zone, il quale

MERCI A BINARIO INTERNO

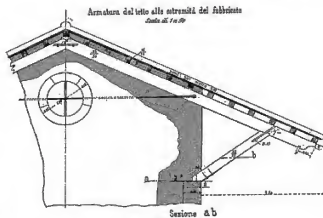
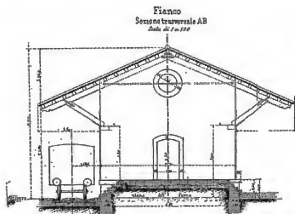
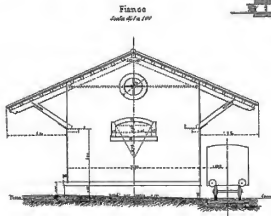
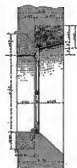
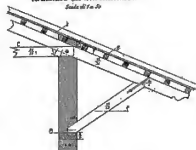



TAVOLA N.° 2

Cedegolo e Malonno, mentre, per ciò che concernono i fabbricati viaggiatori definiti di prima classe, sempre di stazioni secondarie, essi furono edificati nei comuni di Iseo, Pisogne, Breno e Edolo in una fascia d'anni che va dal 1885 al 1909.

Le caratteristiche dei fabbricati viaggiatori di prima classe non si discostano, dal punto di vista architettonico, dall'edificio menzionato, se non per le maggiori dimensioni: diciannove metri e dieci centimetri per metri nove e quaranta centimetri; il primo piano era formato da due piccoli appartamenti composti da cucina, tinello (o salotto) e due camere da letto per poter ivi ospitare un Capo Stazione di prima classe e uno di seconda classe.

Completiamo la descrizione delle cinque principali stazioni riferendoci alle informazioni raccolte in un libro dal titolo: "La ferrovia della Vallecamonica"[22], pubblicato dopo il 1912; l'estensore di tale scritto ha certamente attinto dai verbali delle visite di ricognizione e collaudo per l'apertura all'esercizio e da cui noi si apprende che: nella stazione di Iseo vi sono quattro binari di corsa accoppiati con due marciapiedi e un binario tronco per la sosta delle locomotive. La stazione ha due colonne idrauliche collegate con il rifornitore della vecchia stazione (1885) tramite pompa azionata da un motore collocato nello Stabilimento Costruzioni Meccaniche di Iseo di proprietà della S.N.F.T.[23]

La stazione di Pisogne è munita di tre binari di corsa; ha un binario tronco attiguo al magazzino merci e un secondo binario, sempre tronco, munito di piattaforma girevole[24] di metri 5,50. Vi è pure un rifornitore della capacità di metri cubi 20, munito di due colonne idrauliche e di un ponte a bilico con rotaie continue della portata di 30 tonnellate.

Dal binario di terza linea se ne distacca un secondo che collega la stazione con le chiatte e i battelli che fanno servizio tra Pisogne/Lovere e Castro.[25]

La stazione di Darfo, massimamente importante per le industrie lì sorte, è dotata anch'essa di tre binari di corsa, con alcuni altri binari secondari, un ampio magazzino merci, una pesa a ponte della portata di 30 tonnellate con rotaie continue, un rifornitore di 20 metri cubi munito di una colonna idraulica per servire i locomotori ascendenti.

La stazione di Breno ha tre binari di corsa, un binario tronco con asta di manovra, magazzino merci e pesa a ponte di 30 tonnellate con rotaie continue.

se ne serve esclusivamente e, inoltre luogo di soggiorno montano. Alla domanda hanno già dato parere favorevole il Comune di Marone e l'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti..."

[22] Cfr. *La Ferrovia della Vallecamonica*, fotocopia di 82 pagine priva di ulteriori indicazioni bibliografiche

[23] IBI. pag. 8

[24] Cfr. *Dizionario Enciclopedico Universale*, Sansoni Editore 1995, pag. 1305: piattaforma girevole: "meccanismo che serve per girare vagoni o locomotive, sia per invertire la direzione sia per immetterli da un binario ad un altro che incroci il primo

[25] IBI. pag. 12.

Altro binario tronco fa capo ad una piattaforma girevole di m. 5,50 ed ad una rimessa per le locomotive. Vi è un rifornitore di metri cubi 40 munito di una colonna idraulica per servire i treni ascendenti.[26]

La stazione di Edolo ha quattro binari principali ed un binario tronco di notevole lunghezza munito con asta di manovra, un piano caricatore e magazzino merci, una pesa a ponte della portata di 30 tonnellate.

Esiste pure una rimessa per le locomotive e una piattaforma girevole di m. 5,50.

Oltre a questo la stazione è munita di un grande piano caricatore ad uso militare.[27]

Nella stazione di Pisogne è prevista anche una rimessa per tre carrozze mentre nelle stazioni di Breno e Edolo sono previste due rimesse per sei carrozze e altra rimessa per due locomotive nonché di dormitori per il personale viaggiante e di macchina.[28]

Mentre dall' "Illustrazione Bresciana " del 15 Gennaio 1907[29] si apprende che:

"La stazione di Cividate verrà ad avere un'importanza speciale, perché segna il limite, dove finisce la linea a lievi pendenze e comincia la linea di montagna. Ivi sarà tenuta una macchina di riserva, col sussidio della quale i grossi treni, che giungono a Cividate in semplice trazione, potranno essere rimorchiati fino a Breno e, occorrendo, fino a Cedegolo.

A Cividate occorrerà spesso eseguire le manovre per la ricomposizione dei treni; perciò parve conveniente collocare la Stazione in un terreno spazioso, capace di soddisfare non solo ai bisogni presenti, ma anche ad un eventuale allargamento a venire. A tale intento fu scelta quella località che si trova a circa mezzo chilometro dall'abitato di Cividate, poco al di sotto della Stazione attuale della Guidovia.".

Ai comuni di Castegnato, Borgonato/Adro, (Cazzago San Martino), Provaglio d'Iseo/Timoline, Sulzano (fermata munita di binario tronco e piano caricatore per le merci), Vello, Toline, Gratacasolo/Pian Camuno, Artogne/Gianico, Boario, Erbanno/Angone, Pian di Borno, Cogno/Esine, Ceto/Cerveno, Sellero e Forno d'Allione sono assegnati degli scali o fermate e, cioè, posti di servizio consistenti nel solo fabbricato viaggiatori prive del servizio merci a carro, presenziato o no, posto in piena linea e che non presenta alcun binario di raddoppio con annessa latrina.[30]

Le fermate sono funzionali all'obiettivo di servire una piccola comunità i cui abitanti dovrebbero sobbarcarsi, in arrivo e in partenza, una trasferta, anche di alcuni chilometri per recarsi alla più vicina stazione.

[26] IBI. pag. 12

[27] IBI. pag. 18.

[28] IBI. pag. 18

[29] Cfr. *Illustrazione Bresciana (rivista premiata con medaglia d'oro) "La Ferrovia di Vallecamonica da Breno a Cividate Camuno "* pagg. 2 e 3 Anno 6 N° 82, Brescia, 15 Gennaio 1907

[30] E. MORANDO, *Ricordi di Rotaie nodi, linee, costruzioni e soppressioni in Italia dal 1839 ai giorni nostri* Vol. II, pag. 9, il Prato - collana archeologica -

I fabbricati per le fermate hanno dimensioni più contenute, dodici metri di lunghezza per cinque metri e novanta centimetri di larghezza; tre stanze al piano terra: ufficio/biglietteria, sala d'aspetto e una utilizzata solitamente come cucina e al cui interno esiste la scala per raggiungere il primo piano anch'esso di tre stanze; lo stabile è abitato da un custode; il tetto è a doppio spiovente; tre le porte che danno sul marciapiede ferroviario e una all'ingresso del viale; al piano terra sui due lati brevi del caseggiato sono ricavate due finestre.

Esiste pure una variante architettonica che prevede una quarta stanza, adibita a magazzino, allineata alle tre e, nel suo sviluppo in altezza, genera una terrazza contigua al primo piano.

Per quanto concerne il numero delle case cantoniere, abitazione del casellante con rete telefonica collegata con la stazione più vicina e delle garrette, si hanno alcune informazioni dal "verbale della visita di ricognizione e di collaudo provvisorio per l'apertura all'esercizio"[31], tronco Iseo/Pisogne, dove si legge che le case cantoniere sono in numero di nove di cui si devono sommare le case cantoniere di Sulzano, Vello e Pisogne che sono abitazioni già esistenti, in prossimità della ferrovia e di proprietà della Società. Il numero totale di tali edifici è quindi di dodici.

"Siccome i villaggi e le case spesseggiano lungo tutto il percorso della ferrovia, si può approfittarne per l'abitazione di alcuni cantonieri nella adiacenza della linea. (...) Anche i guardiani, spesso con maggior comodità del servizio e di loro, possono abitare in case prossime ai punti di guardia; epperociò neanche per essi occorre moltiplicare i caselli."[32].

E ancora: "Non vi sono ancora garrette lungo il tronco; però dovrà esserne collocata una al passaggio a livello della strada dei Frati, presso Iseo, ed un'altra in posizione opportuna nel tratto tra Vello e Toline per la sorveglianza di quel tratto difficile di linea".[33]

Mentre dalla relazione al "Progetto esecutivo del 3° tronco Breno/Edolo della ferrovia concessa Iseo/Edolo" si evince che "Considerato che troppo scarso per un regolare servizio è il previsto numero di 15 case cantoniere, mentre .è eccessivo il numero di 54 passi a livello, si ravvisa perciò necessario di aumentare il numero delle prime e di diminuire quello della traversata a raso, tenendosi presso a poco alle previsioni fatte in proposito col progetto di massima.".[34]

[31] Cfr. APBs b. 898, *Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie - Costruzione della ferrovia Iseo/Breno/Edolo -, tronco primo - Iseo/Bisogne -*
[32] Cfr. APBs b. 839, *Società Nazionale di Ferrovia Tranvia – Costruzione della ferrovia Iseo/Edolo – Iseo 23 ottobre 1905 pag. 6*
[33] Ibi. APBs b. 898
[34] APBs, b. 839 *Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sezione terza, adunanza del 16 settembre, 1907, n° del protocollo 1112 Oggetto: Progetto esecutivo del 3° tronco Breno/Edolo della ferrovia concessa Iseo/Edolo*, pag. 4

Prospetto

Pianta del pianterreno

Prospetto

Pianta del pianterreno

I criteri generali per la distribuzione lungo la linea ferroviaria sono evidenziati nella relazione al progetto esecutivo della ferrovia Iseo/Breno/Edolo dove si legge: "Il numero delle case e garrette per ricovero di guardiani o di cantonieri deve essere commisurato all'importanza del movimento, alle particolari condizioni della linea e alle circostanze locali (...) adottando la revisione generale triennale dell'armamento (...) possono bastare cinque case cantoniere (...) sopra una tratta di lunghezza media da 9 a 10 chilometri.".[35]

Pertanto, per quanto riguarda il numero delle case cantoniere, si prevede la loro realizzazione ogni 1250 metri di strada ferrata, per le garrette ogni 1860 metri per un totale di 102 costruzioni. Tutti gli edifici stazione, comprese le fermate, sono edificati su piani orizzontali, meno quattro di essi soggetti ad una pendenza minima calcolata tra 0,6 m. ad 1,5 m..

Da Brescia ad Iseo le costruzioni di tali stabili dipesero dalla RA (Rete Adriatica), successivamente da Iseo a Edolo dalla S.N.F.T. Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie come pure la Iseo/Rovato (1911), con propria stazione allacciata alla Ferrovia dello Stato da un binario di raccordo; la linea progettata e seguita nella sua esecuzione sempre dall'ingegner Luigi Conti Vecchi, si diparte in tre tronchi: il primo tronco, principale, Iseo/Rovato/; il secondo tronco, di allacciamento, Bornato/Paderno e il terzo tronco, di raccordo, Paderno/Monterotondo.

In anni successivi venne pure realizzata la Soncino/Cremona.

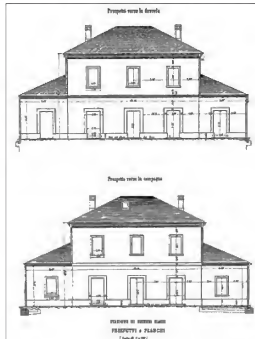
Un dato di rilievo è la presenza nella cittadina di Iseo, sede amministrativa delle Società che si sono alternate nella gestione della rete ferroviaria, di due successivi fabbricati viaggiatori: uno datato 1885, quale stazione terminale della allora Parma/Brescia/Iseo, l'altro del 1907 in sostituzione di questo poiché l'originaria stazione del 1885 non poteva servire al transito passeggeri del nascente primo tronco Iseo/Pisogne avendo come sbocco il lago, naturale continuazione del transito viaggiatori e merci che avveniva tramite chiatte verso il porto di Lovere.

Successivamente nel 1922, si realizzerà un nuovo ampio raccordo con binario per potenziare tale dismesso edificio viaggiatori, chiamato Iseo/Porto, utilizzato fino al 1957 anno della sua chiusura mentre "alla nuova stazione si è data la lunghezza di circa 450 m. per tenere conto dei bisogni del movimento delle due linee Iseo/Edolo ed Iseo/Brescia, nonché dell'aumento che conseguirà dall'innesto della costruenda linea Iseo/Rovato."[36].

Con utilizzi sociali, rimane ancora oggi la vecchia stazione del 1885, le cui caratteristiche architettoniche sono facilmente omologabili agli schemi preprogettuali

[35] Cfr. APBs. b. 839 *Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie – Progetto esecutivo della ferrovia Iseo/Breno/Edolo - tronco Iseo/Pisogne - Relazione- Iseo 1905* pag. 5

[36] Cfr. APBs. b. 839 fascicolo N° 12, *Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie – Costruzione della ferrovia Iseo/Edolo – Iseo 23 ottobre 1905*, pag. 3

resi fruibili dalla già accennata manualistica ferroviaria e di cui qui riportiamo un esempio.

Ancora oggi, esiste pure il deposito sosta per le locomotive: trattasi di un edificio a pianta rettangolare, 30 m. di lunghezza x 9 m. di larghezza, che accoglieva al suo interno due binari tronchi ospitanti le locomotive che lì sostavano; il tetto è a doppio spiovente retto da capriate in legno a vista.

Esaminando la sezione trasversale si noteranno le buche per il controllo manutentivo delle locomotive; mentre il prospetto ci mostra le due ampie aperture d'entrata con arco a tutto sesto e oculo centrale.

A garantire adeguata aerazione all'interno di tale edificio ampie finestre su ambedue i lati e un rialzo centrale nella copertura del tetto, ben visibile nei disegni del prospetto e del fianco.

Conclude la stazione lo Stabilimento di Costruzioni Meccaniche "la cui destinazione è quella di supplire alle officine principali nel caso di riparazioni di minore importanza da eseguirsi al materiale della sezione alla quale esse appartengono, devono avere, naturalmente, in una scala più piccola, delle composizioni e delle disposizioni analoghe. Le circostanze locali e le esigenze del servizio potranno sole in alcun caso particolare determinare l'importanza relativa, che non si può qui stabilire in modo assoluto. Tuttavia le massime generali che devono presiedere alla costruzione delle officine principali saranno egualmente applicabili alle officine secondarie"[37].

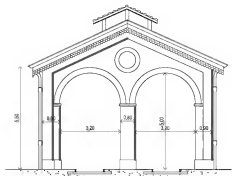
Lo spazio esterno agli ingressi d'accesso ai fabbricati viaggiatori consiste in un piazzale sufficientemente largo per permettere adeguata manovra alle vetture, separato con una staccionata in cemento dal così detto piazzale del ferro (tutta l'area che comprende anche i binari); questa staccionata serve pure come protezione per gli impianti ferroviari soprattutto durante le ore notturne. Le dimensioni dei piazzali del ferro, per motivi tecnici, sono prestabilite pertanto: "i piazzali (delle stazioni) di Iseo, Marone, Pisogne, Darfo, Cividate, Capo di Ponte, Malanno, Edolo devono avere una lunghezza di m. 400 all'incirca".[38]

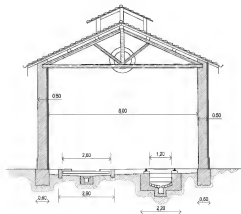
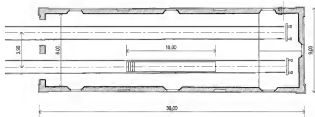
Il marciapiede è formato da una cordonata, nel nostro caso in pietra di taglio, e da un terrapieno di sabbia, brecciame e ghiaia mista e dovrà avere almeno la lunghezza dei convogli ordinari in transito e una larghezza non inferiore ai quattro metri, dimensione che comunque è subordinata al transito viaggiatori.

---

[37] Cfr. A. CANTALUPI, *Trattato elementare di costruzione delle strade ferrate,* Omodei Milano 1872, cap. VIII, costruzione delle stazioni, pag. 508

[38] Cfr. APBs. b. 839. *Società Nazionale Ferrovie e Tranvie - Progetto esecutivo della ferrovia Iseo/Breno/Edolo - tronco Iseo/Bisogne. Relazione " piazzali delle stazioni"* pag. 4

PROSPETTO
scala 1:100

SEZIONE TRASVERSALE
scala 1:100

FIANCO
scala 1:200

PIANTA
scala 1:200

Esiste pure un marciapiede intermedio di accesso ai vagoni collocato tra due binari che sono disposti a trapezio della larghezza di circa due metri.

La disposizione trapezoidale dei binari adottata è certamente le più razionale e la più sicura, riferita ad una tratta ad un solo binario come la nostra, che si raccorda alle estremità con il binario di corsa e ha la funzione di permettere l'incrocio di due treni nelle direzioni di marcia opposte.[39]

A fungere da cerniera di congiunzione tra i servizi ferroviari e il paese è il viale della stazione: una strada sufficientemente ampia di collegamento tra il piazzale, gli edifici che formano la stazione e il nucleo abitato.

La realizzazione di tali vie di comunicazione erano a carico delle Ammistrazioni Comunali che attingevano, come farà il Comune di Sale Marasino, a dei finanziamenti statali previsti dalla legge 8 luglio 1903 n°312.

Per esempio il progetto di accesso alla stazione di sale Marasino fu redatto dall'Ingegner Armando Cavadini il 6 dicembre 1907, approvato con Decreto Prefettizio il 14 maggio 1908 n° 3033, appaltato alla Ditta Gozzatti Pietro di Sale Marasino; il conto finale dei lavori, redatto dall'ingegner Armando Cavadini, in data 14 luglio 1910 e preventivamente concordato con il signor Gozzatti Pietro, sarà di lire 9608,87.[40]

[39] Cfr. S. FADDA, *Costruzione ed Esercizio delle strade ferrate*, Vol. II parte I - *fabbricati speciali per ferrovie* – capitolo primo- Caselli, Fermate, Stazioni secondarie, Stazioni primarie-

[40] Cfr. ACSM, b. non numerata, 11 fogli manoscritti non numerati, verbale di visita, relazione e certificato di collaudo redatto dall'ingegner Armando Cavadini ad " uso amministrativo".

Si ha così un nuovo centro, le stazioni appunto, estremamente dinamico anche nelle piccole realtà rurali, fulcro del passaggio di viaggiatori e merci che vanno a sommarsi agli spazi già codificati dalla tradizione paesana come il sagrato della chiesa, luogo di aggregazione ordinaria (la messa festiva) e straordinaria: matrimoni, battesimi, funerali; il piazzale e il municipio dove è scandito il "tempo amministrativo" e dei servizi al cittadino e la piazza del mercato settimanale.

Come contorno informativo si vuole qui ricordare come la S.N.F.T. nel 1951 affiancata dall'Ente per il Turismo di Brescia, diede inizio ad una rassegna concorso: "Le stazioni fiorite nelle linee ferroviarie Brescia/Edolo e Iseo/Rovato", ricollegandosi ad una esperienza attivata dal Touring Club Italiano in collaborazione con la Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, ancora nel lontano 1911, di quello che fu il primo Concorso nazionale "delle stazioni fiorite" che si era svolto in concomitanza delle Esposizioni cinquantenarie e poi interrotto a causa del primo conflitto mondiale.

Scopo precipuo di tale gara era "far sorgere gruppi di piante e di fiori che formano graziosa cornice ai fabbricati. L'uso di piante, siano esse a fogliame o a fiori – edera, passiflore o rose sarmentose – deve essere largamente consigliato, perché unisce all'effetto di bella ornamentazione una facile e poco costosa manutenzione".[41]

La gara nostrana vedrà Capodiponte, sede di stazione, raggiungere traguardi eccellenti, da fuori classe, come si può leggere in questo resoconto tratto dal giornale di Brescia del 6 ottobre del 1956: "Partenza alle nove esatte da Borgo San Giovanni. Commissione giudicatrice: il direttore della S.N.F.T. ing. Zaquini, con gli ispettori cav. Bargelli, Carati e Dragoni; il presidente dell'E.P.T., comm. Foresti con il direttore dott. Ciccaglione; segretario il rag. Franco Fava (che aveva allestito per ogni commissario una indovinata agenda, con sulla copertina la topografia dell'itinerario e nelle pagine interne i nomi delle stazioni e le colonnine per i punteggi).

Rilievo di massima: a profusione dappertutto la flora più adatta allo scopo; resistente a lunga stagione e variata nei colori. Una sinfonia policroma alla Debussy, con le note immancabili e dominanti delle zinnie, degli agerati, delle salvie splendide, dei tageti alti o nani o a corolla d'oro, delle bocche di leone, dei gladioli, delle petunie, dei gerani, delle viole del pensiero. Va aggiunto che hanno partecipato alla gara non solo le stazioni propriamente dette, ma anche le "fermate" ed i caselli; le officine ed i depositi. Una emulazione tra le categorie e le qualifiche. (...)

Capodiponte rivela immediatamente gli attributi di fuoriclasse; quasi tutto vi è in esclusiva: tappeti rossi di gonfrene, bordure azzurro carico di lobellie (una rarità introdotta in Italia tre anni fa); una dicitura inaugurale di "buon viaggio"scritta con il verde/giallo di pianticelle di 'altermantera'".

Pronostico approssimativo e, per così dire, ad occhio e croce; Capodiponte ripeterà l'extra dell'anno scorso; tra le stazioni quotate: Iseo, Cividate, Breno, Edolo, Rovato; tra le "Fermate" Paderno, Mandolossa, Castegnato, Sonico. Ed inoltre

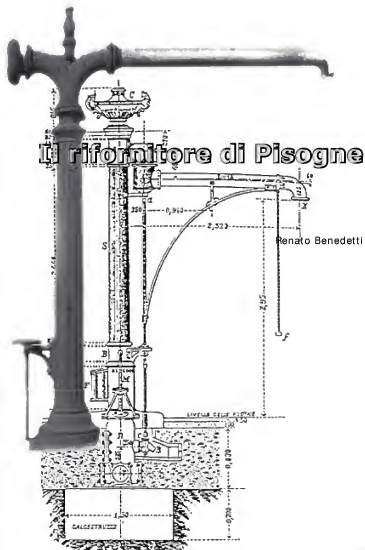
[41] Cfr. E. TEDESCHINI – LALLI, "*Per l'estetica delle stazioni ferroviarie*" pag. 158. *Le vie d'Italia*, rivista mensile del Touring Club Italiano, gennaio 1927.

l'officina M. M., il deposito personale viaggiante, il casello di via del Mier in Iseo. Ma la classifica precisa ripetiamo, sarà proclamata tra non molto, quindi c'è speranza per tutti fino ad allora. (d.r.)".[42]

[42] Cfr. dal *Giornale di Brescia*, 6 ottobre 1956 "*Il trenino su e giù per la Vallecamonica*" sottotitolo: "*Capodiponte fuori classe nella gara delle stazioni fiorite*".

i sogni del trenino

Il rifornitore di Pisogne

Renato Benedetti

RIFORNITORE

Il rifornitore è un fabbricato preposto allo stoccaggio (accumulo - riserva) ed alla erogazione dell'acqua necessaria al funzionamento del treno a vapore.

Rimase in funzione fino ai primi anni '60 (circa 1962).

Per la stazione di Pisogne, tra quelli in uso standard nelle ferrovie, è stato adottato il "TIPO BASSO".

Ha una superficie coperta lorda di circa m2 20,00 ed un volume complessivo di circa m3 140,00.

E' situato parallelamente alla stazione ed ai binari (3° binario).

Esso si presenta in questo modo all'esterno:

- murature in pietrame e malta;
- zoccolo di malta alla base e finitura con intonaco nella parte superiore;
- porta di ingresso centrale (m 1,20 x m 2,80), in lato ovest, rivolta verso la stazione;
- n° 1 finestra (m 0,40 x m 0,75) in lato sud e n° 1 finestra (m 0,40 x m 0,75) in lato nord;
- esigua cornice in alto, in parte ancora esistente, a delimitare il fondo del serbatoio posto all'interno del manufatto;
- scala esterna, in lato est, in ferro, appoggiata ad un pianerottolo (scala non più esistente attualmente): veniva utilizzata per ispezionare periodicamente e visivamente, dall'esterno, i livelli e le condizioni di esercizio del serbatoio, tramite un foro nel muro e tramite un abbaino posto sul tetto;
- tetto dell'edificio in legno "a padiglione", delimitato da gronda-cornicione con piccolo aggetto e manto di copertura in coppi.
- All'interno si individuano due locali:
- camera (o stanza) di manovra, posta al piano terra, per un'altezza di circa m 5,00;
- serbatoio di accumulo che occupa tutta la parte alta del fabbricato, da + (m 5,00) a + (m 7,00).

CAMERA DI MANOVRA

A) - Tubo di mandata = ϕ 2" (DN 50) – ϕ_e 60,3 mm, in ferro catramato e rivestito con manicotti (feltro oppure lana di roccia o di vetro) per isolamento termico, posto a destra dell'entrata.

Alla base era collocata la pompa, completa di quadro elettrico e di strumentazioni elettromeccaniche.

Il riempimento del serbatoio avveniva alla sommità del serbatoio stesso (livello di massimo invaso).

B) - Tubo di alimentazione = ϕ 6" (DN 150) – ϕ_e 168,3 mm, in ferro, posto a sinistra dell'entrata, con bocca alla base del serbatoio.

Al piede del tubo di alimentazione, a circa - (m 1,00) dal pavimento della stanza di manovra, un pezzo speciale a "braga" o a "doppia curva", posto in un pozzetto all'interno della camera di manovra, suddivideva il flusso idrico in due tronchi, per il convogliamento dell'acqua alla " gru idraulica", posta una a nord e l'altra a sud, a poche decine di metri dall'edificio del rifornitore.

SERBATOIO DI ACCUMULO

La vasca misura circa m 5,00 x m 2,00 x m 2,00 di altezza e quindi può contenere circa m3 20,00 di acqua:

Il serbatoio è in lamiera saldata poggiante su n° 3 profilati HE 100.

In lato nord si nota la presenza dello scarico di superficie = ϕ 2" (DN 50) con tratto a sbalzo di circa m 1,00.

In lato est, come già accennato, c'è un abbaino sul tetto ed un foro, per il controllo visivo dei livelli dell'acqua nel serbatoio e un accesso tramite scala in ferro appoggiata a pianerottolo in ferro.

In lato ovest, tra la porta e il lato sud, si nota una scanalatura per tutta l'altezza del serbatoio (H = 2,00 m), in cui era collocato un misuratore di livello del serbatoio collegato ad un galleggiante interno al serbatoio (livello massimo: segnale al fondo serbatoio; livello minimo: segnale alla sommità del serbatoio).

Sicuramente il serbatoio era dotato di scarico di fondo, per le regolari operazioni di pulizia e di manutenzione e per l'eventuale svuotamento in caso di congelamento nella stagione invernale. In caso contrario l'operazione poteva essere svolta dal tubo di alimentazione.

POZZO

Il pozzo era situato a qualche metro di distanza dal rifornitore in lato nord.

Era formato da un tubo ϕ 100 cm, non affiorante dal terreno e con la parte superiore dotata di chiusino di ispezione.

Questo fatto favoriva le operazioni di spurgo del pozzo, la manutenzione e lo smontaggio del tubo di pescaggio.

Presumibile si aveva:

- il livello statico del pozzo coincidente con il livello del lago o leggermente inferiore, posto a circa - (m 2,00) dal piano di campagna;
- il livello dinamico, data la abbondante falda in gioco, stabilizzato a circa - (m 2,50) dal piano di campagna.

Il rifornimento, in caso di necessità, poteva essere effettuato o integrato anche dall'acquedotto comunale.

Il pozzo, come il rifornitore, rimase in funzione fino ai primi anni '60.

Ai primordi della ferrovia il rifornimento avveniva tramite l'allacciamento alla condotta dell'acqua comunale che forniva m3 20,00 ogni 24 ore, così da riempire ogni giorno completamente il serbatoio del rifornitore.

Tuttavia fin dall'inizio (cfr. il "verbale della visita di ricognizione e di collaudo provvisorio per l'apertura all'esercizio") si manifestarono dei guasti alla tubazione di grés con interruzione del funzionamento.

Per questo successivamente, per garantire la continuità del servizio, si fece ricorso alla costruzione e del pozzo.

L'allacciamento all'acquedotto comunale avvenne quando il Comune si dotò di un acquedotto più efficiente.

GRU IDRAULICA

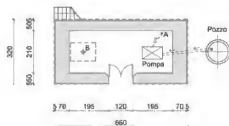
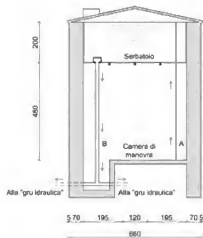
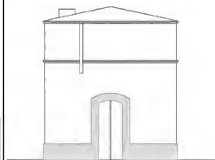
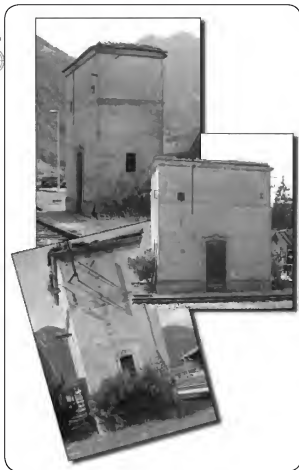
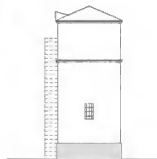
Il tubo di alimentazione si collega alle due "gru idrauliche", una posta a sud e l'altra posta a nord del rifornitore, a poche decine di metri tra il 1° ed il 2° binario.

Un pozzetto di ispezione, con chiusino a livello del terreno, posto a fianco del basamento della colonna idraulica, parallelamente alla rotaia, contiene una saracinesca d'arresto, manovrata all'esterno da chiave di comando soprassuolo con volante e indicatore di apertura.

La colonna fissa della "gru idraulica", tramite un supporto, è connessa con un elemento tubolare orizzontale girevole.

Esso è disposto parallelamente ai binari quando è in posizione di riposo, mentre è ruotato trasversalmente ai binari, con la bocchetta di uscita dell'acqua in corrispondenza delle bocche di carico del "tender", quando è in fase di rifornimento.

L'elemento girevole è azionato manualmente dall'operatore.

Il "tender" era costituito da due serbatoi, del volume di circa m³ 3,00, posti sulla macchina locomotrice, uno a sinistra l'altro a destra ma collegati tra loro da un condotto, per agevolare il carico in andata e al ritorno.

referenze fotografiche

Molte immagini, i cui originali erano fortemente deteriorati, sono state pesantemente ritoccate elettronicamente per aumentarne i dettagli e/o le informazioni funzionali al caso. Nella fotografia, spesso la non rispondenza all'autentico, aumenta la sua conoscenza.

Roberto Predali

pag	27	la stazione di Iseo (dettaglio), dall'album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO-EDOLO, ALBUM DEI LAVORI
pag	28	locomotiva fotografia Sbardolini, elaborazione grafica Roberto Predali
pag	29	la stazione di Iseo, cartolina postale Archivio Gruppo Iseo Immagine
pag	50	esterno della stazione di Rovato, fotografia ed elaborazione grafica di Roberto Predali
pag	51	Lovere il battello ed i binari della guidovia, fotografia Negri, (Archivio SNFT/FNME)
pag	52	Lovere arrivo del Battello e partenza del tram cartolina postale per gentile concessione di Rosarita Colosio Pisogne cartolina postale, per gentile concessione di Aldo Deruti
pag	53	Lovere l'arrivo del battello cartolina ricordo a colori fotografia Negri per gentile concessione di Renato Benedetti
pag	72	operai SNFT fotografie di ignoto, elaborazione grafica Roberto Predali
pag	73	Giuseppe Zanardelli tiene un discorso elettorale ad Iseo (23 ottobre 1892), disegno di Ettore Ximenes
pag	74	vignetta satirica da IL SECOLO ILLUSTRATO 9 Aprile 1876
pag	75	cartolina commemorativa (1 Novembre 1899), per gentile concessione di Aldo Deruti
pag	88	Marone prima e dopo l'avvento della ferrovia, cartoline postali, per gentile concessione di Stefania Guerini
pag	89	la stazione di Paratico (dettaglio), fotografia Negri, (Archivio SNFT/FNME)
pag	90	manifesto pubblicitario, l'originale a colori, (Archivio SNFT/FNME)
pag	91	motonave Commercio per gentile concessione di Rosarita Colosio
pag	101	i tracciati A e B della ferrovia camuna (particolare della carta corografica) ASB, FERROVIA DELLA VALLECAMONICA Informazioni e affari diversi, b 835 Proposte circa la costruzione e l'esercizio di una ferrovia economica Iseo-Pisogne-Darfo-Breno Relazione della Dep Toscana Provinciale al Consiglio, 26 febbraio 1897 I tracciati sono evidenziati maggiormente rispetto all'originale
pag	112	la ferrovia nei pressi di Iseo (dettaglio), dall'album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO-EDOLO, ALBUM DEI LAVORI
pag	113	vicinanze di Darfo (dettaglio) dall'album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO-EDOLO, ALBUM DEI LAVORI
pag	114	Vello fotografia di Lorenzo Antonio Predali per gentile concessione di Renato Benedetti
pag	115	vecchio ponte "S Zenone" fra Cedegolo e Forno d'Allione, dall'album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO-EDOLO, ALBUM DEI LAVORI
pag	133	viadotto presso le filande Zenti di Vello (dettaglio), dall'album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO-EDOLO, ALBUM DEI LAVORI
pag	134	la famiglia di Osvino Mori (1916), fotografia di Lorenzo Antonio Predali, Archivio Roberto Predali
pag	136	costruzione delle gallerie tra Marone e Pisogne (dettaglio) e viadotto tra Malonno e Sonico, dall'album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO-EDOLO, ALBUM DEI LAVORI
pag	137	costruzione della galleria di Marone (dettaglio), fotografia di Lorenzo Antonio Predali Archivio Roberto Predali
pag	138	ponte di 32 metri di luce nei pressi di Breno (dettaglio), dall'album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO-EDOLO, ALBUM DEI LAVORI
pag	139	la stazione di Iseo, cartolina postale, Archivio Gruppo Iseo Immagine
pag	150	locomotiva in Valcamonica, fotografia Sbardolini

pag	181	viadotto presso Breno (dettaglio) dall'album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO-EDOLO, ALBUM DEI LAVORI
pag	182-163	operai e dirigenti SNFT, Archivio Gruppo Iseo Immagine
pag	164	illustrazione da IL SECOLO ILLUSTRATO 23 ottobre 1878
pag	165	treno, chiatte e rimorchiatore Trieste ad Iseo, fotografia Sbardolini
pag	171	ipotesi di collegamento ferroviario con la Valtrompia secondo l'ing Giacomo Bendiscioli, ASB FONDO BENDISCIOLI b 19 Il tracciato è evidenziato maggiormente rispetto all'originale
pag	185	militari della Prima Guerra Mondiale, fotografia di Lorenzo Antonio Predali Archivio Roberto Predali
pag	186	vagoni, chiatte e rimorchiatore con scritta SNFT sul fumaiolo a Lovere, fotografia Negri (Archivio SNFT/FNME)
pag	187	militari della Prima Guerra Mondiale, fotografia di Lorenzo Antonio Predali Archivio Roberto Predali
pag	203	vagoni, chiatte e rimorchiatori ad Iseo, fotografia Sbardolini
pag	204	ponte presso Darfo (dettaglio) dall album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO-EDOLO ALBUM DEI LAVORI
pag	205	operai ad Iseo Archivio Gruppo Iseo Immagine, elaborazione grafica Roberto Predali
pag	206	chiatte e vagoni alle officine Franchi-Gregorini di Lovere, Archivio Luigi Raineri
pag	207	chiatta nelle vicinanze di Pisogne, Archivio Luigi Raineri
pag	230	treno interno alle officine Franchi-Gregorini di Lovere, Archivio Luigi Raineri
pag	231	comizio fascista ad Iseo, fotografia Sbardolini Archivio Gruppo Iseo Immagine
pag	232	comizio fascista e nazista a Marone, fotografia di Lorenzo Antonio Predali Archivio Roberto Predali
pag	233	arrivo del treno ad Iseo fotografia Sbardolini, elaborazione grafica Roberto Predali
pag	252	operai SNFT ad Iseo fotografia Sbardolini, Archivio Gruppo Iseo Immagine
pag	253	danni di guerra fotografia Sbardolini
pag	254	macchinista fotografia Sbardolini
pag	255	littorina fotografia Sbardolini
pag	272	operai delle officine meccaniche fotografia Sbardolini Archivio Gruppo Iseo Immagine
pag	273	illustrazione da TRIBUNA ILLUSTRATA del 17 giugno 1951, disegno di Vittorio Pisano, Archivio Gruppo Iseo Immagine
pag	274	stazione di Edolo (dettaglio), dall'album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO-EDOLO, ALBUM DEI LAVORI
pag	275	l'attracco delle chiatte ad Iseo (dettaglio) cartolina postale, Archivio Gruppo Iseo Immagine
pag	276	stazione di Pisogne (dettaglio), dall album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO-EDOLO, ALBUM DEI LAVORI
pag	277	stazione vecchia di Iseo, fotografia Roberto Predali
pag	278	le capriate del deposito autocorriere di Iseo fotografie ed elaborazione grafica Roberto Predali
pag	279	stazione vecchia di Iseo, fotografia Roberto Predali
pag	283	la stazione di Brescia (1900), cartolina postale Archivio Roberto Predali
pag	286	elaborato grafico da REGIO CORPO DEL GENIO CIVILE DIREZIONE TECNICA GOVERNATIVA DELLE FERROVIE SICULE
pag	288	interno della stazione di Rovato, fotografia Roberto Predali
pag	289	interno della stazione di Rovato, fotografia Roberto Predali
pag	290	interno della stazione di Rovato, fotografia Roberto Predali
pag	292-293	elaborato grafico da REGIO CORPO DEL GENIO CIVILE DIREZIONE TECNICA GOVERNATIVA DELLE FERROVIE SICULE
pag	297-298	elaborato grafico di Francesca Benedetti da originali conservati presso l'UFFICIO TECNICO FNME-ISEO
pag	300	elaborato grafico da REGIO CORPO DEL GENIO CIVILE DIREZIONE TECNICA GOVERNATIVA DELLE FERROVIE SICULE
pag	301	le officine meccaniche di Iseo fotografia Roberto Predali
pag	302-303	elaborato grafico di Francesca Benedetti da originali conservati presso l'UFFICIO TECNICO FNME-ISEO
pag	304	il viale della stazione di Sale Marasino cartolina postale, per gentile concessione di Antonio Burlotti
pag	306	la stazione di Pisogne fotografia di Renato Benedetti
pag	307	disegno di Franco Fava e fotografia Sbardolini, elaborazione grafica Roberto Predali
pag	308	disegno di Franco Fava, elaborazione grafica Roberto Predali
pag	309	gru idraulica del rifornitore di Pisogne fotografie di Renato Benedetti, elaborazione grafica Roberto Predali
pag	310	il rifornitore di Pisogne, fotografia di Renato Benedetti
pag	314-315	il rifornitore di Pisogne disegni e fotografie di Renato Benedetti
pag	316	costruzione della galleria di Marone, fotografia di Lorenzo Antonio Predali, Archivio Roberto Predali
pag	317	sigla SNFT su un'inferriata della stazione di Iseo fotografia ed elaborazione grafica Roberto Predali
pag	324	costruzione delle gallerie tra Marone e Pisogne (dettaglio), dall album fotografico COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ISEO EDOLO ALBUM DEI LAVORI

finito di stampare nel mese di novembre 2006 da
COLOR ART - Rodengo Saiano
per conto di

FdP editore
via Trento 15
Marone (BS)
tel 3395970167